43
4037

Catal. № 1185.

G I 245

L. 187

Institut für Reichs- u. Landes-Staats- u. Verwaltungsrecht München
№ 1424

XIII

# DIE ELBZÖLLE.

BIBLIOTHEK DES K. HANDELS-MINISTERIUMS

# DIE ELBZÖLLE.

## AKTENSTÜCKE UND NACHWEISE

### 1814—1859.

NEBST EINER EINLEITUNG

ÜBER DIE FLUSSSCHIFFAHRTS-BESTIMMUNGEN DER WIENER KONGRESSAKTE UND DIE ELBZOLLFRAGE.

BIBLIOTHEK DES K. HANDELS-MINISTERIUMS

„Bei Feststellung der Flusszolltarife wird man von dem Gesichtspunkte ausgehen, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern.“

*Wiener Kongressakte.*

BIBLIOTHEK DES K. STAATSMINISTERIUMS DER FINANZEN.

BIBLIOTHEK DES K. HANDELS-MINISTERIUMS

LEIPZIG:

F. A. BROCKHAUS.

1860.

Gw 17166

L. 187

# DIE ELBZÖLLE.

AKTENSTÜCKE UND NACHWEISE

1814—1859.

NEBST EINLEITUNG

ÜBER DIE FLUSSSCHIFFAHRTS-BESTIMMUNGEN DER WIENER KONGRESSAKTE UND DIE ELBZOLLFRAGE.

Bayerische Staatsbibliothek MÜNCHEN

# Inhaltsverzeichniss.

## Einleitung.

Die Flussschiffahrts-Bestimmungen der Wiener Kongressakte und die Elbzollfrage.


Seite

Vorbemerkung ..... XIII

I. Frühere Gestaltung des deutschen Flusszollwesens im allgemeinen ..... XIII

II. Elbkommissionen in den Jahren 1669 und 1672 ..... XV

III. Verhandlungen des Rastadter Kongresses (1798) über die Abschaffung der alten Rheinzölle und sonstigen deutschen Flusszölle ..... XVI

IV. Artikel 39 des Reichsdeputations-Hauptschlusses vom Jahre 1803 wegen des Rheinoctroi und die Rheinoctroi-Konvention von 1804 ..... XXI

V. Ueber den fünften Artikel des Pariser Friedens vom 30. Mai 1814 ..... XXII

VI. Der Ursprung und die Rechtsverbindlichkeit der Flussschiffahrtsbestimmungen der Wiener Kongressakte überhaupt ..... XXV

VII. Erläuterung der einzelnen Bestimmungen des Artikels 111 der Wiener Kongressakte ..... XXVII

VIII. Ueber die mangelhafte Durchführung dieses Artikels in der Elbschiffahrtsakte vom 21. Juni 1821 ..... XXXV

IX. Die Elbschiffahrts-Revisionskommissionen und die Stellung der verschiedenen Uferstaaten in derselben ..... XXXIX

X. Oesterreichs und Preussens Erklärungen über die Unzulässigkeit der jetzigen Elbzollverhältnisse, den Stipulationen der Wiener Kongressakte und dem Artikel 30 der Elbakte gegenüber ..... XLIII

XI. Die Berechtigung der Grossmächte in Bezug auf die Durchführung der Bestimmungen der Wiener Kongressakte auf den konventionellen Flüssen XLVII

XII. Mangelhafte Unterhaltung des Fahrwassers der Elbe ..... XLIX

XIII. Verhältnisse des Elbverkehrs unter dem Druck der Elbzölle ..... LIII

XIV. Die Staderzoll-Angelegenheit ..... LVI

XV. Schlussbemerkungen ..... LVIII


## Erster Abschnitt.

Die Bestimmungen über freie Flussschiffahrt in der Wiener Kongressakte.


**I. Artikel 5 des Pariser Friedensvertrags vom 30. Mai 1814** ..... 1

**II. Verhandlungen des vom Wiener Kongresse niedergesetzten Ausschusses für die freie Flussschiffahrt.**

Protokollauszug der 1. Konferenz, den 2. Febr. 1815, nebst Auszug aus dem Entwurf des Herzogs v. Dalberg ..... 1

Protokollauszug der 2. Konferenz, den 8. Febr. 1815, nebst Auszug aus dem Memoire des Freiherrn von Humboldt ..... 4

Seite

Protokollauszug der 6. Konferenz, den 28. Febr. 1815, nebst Auszug aus dem revidirten Entwurf des Freiherrn von Humboldt .............. 6

Protokollauszug der 7. Konferenz, den 3. März 1815; Anträge von Lord Clancarty .............................................. 8

Protokollauszug der 12. Konferenz, den 24. März 1815; Annahme der Artikel, betreffend die Schiffahrt auf den Flüssen, die in ihrem schiffbaren Lauf verschiedene Staaten trennen oder durchströmen ........ 9

**III. Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815** ...... 11

**IV. Beschluss der deutschen Bundesversammlung vom 3. August 1820** . 15

---

## Zweiter Abschnitt.

### Dresdener Elbschiffahrts-Kommission. 1819—1821.

**I. Verhandlungen der Elbschiffahrts-Kommission.**

Basis und Richtschnur der Verhandlungen (1. Konf., den 3. Juni 1819). 16

Eichhoff'sches Projekt als Leitfaden der Verhandlungen (1. Konf.) ...... 17

Beschluss über die ersten Artikel des Projekts (2. Konf., den 18. Juni 1819) 18

Niedersetzung eines Ausschusses für die Elbzollfrage (3. Konf., den 25. Juni 1819) ............................................ 18

Annahme einiger Grundsätze für die Tarifvorlage (5. Konf., den 10. Juli 1819) 19

Erklärungen über das vorgeschlagene Octroi-System (5. Konf.) ......... 19

Beschluss über einige leitende Gesichtspunkte für den Elbzolltarif (7. Konf., den 17. Aug. 1819) ............................................ 21

Erklärung Mecklenburgs gegen die Hineinrechnung der Preussischen Durchgangsabgabe (14. Konf., den 21. Sept. 1819) .................. 22

Erklärung Hannovers in gleichem Sinne (18. Konf., den 26. Okt. 1819) . 23

Bericht des Tarifausschusses über die Elbzollverhältnisse (20. Konf., den 13. Nov. 1819) ............................................ 24

Vortrag des Präsidiums über diesen Bericht (20. Konf.) ............... 27

Erklärung Oesterreichs über die Tariffrage (20. Konf.) ............... 29

Erklärungen Dänemarks, Mecklenburgs und Hamburgs über dieselbe (20. Konf.) ............................................ 30

Erklärungen Preussens und Sachsens über die Tariffrage (23. Konf., den 2. Mai 1820) ............................................ 31

Erklärungen Hannovers und Anhalts über den künftigen Elbzolltarif (31. Konf., den 17. Okt. 1820) ............................................ 32

Nachträgliche Erklärung Mecklenburgs hierüber (32. Konf., den 7. Nov. 1820) ............................................ 36

Niedersetzung eines fernern Tarifausschusses (33. Konf., den 12. Dec. 1820) 38

Abstimmungen über die Vorschläge dieses Ausschusses (34. Konf., den 30. Jan. 1821) ............................................ 38

Beschlüsse der Kommission über den künftigen Elbzolltarif (34. Konf.) .. 39

Vorbehalte wegen der Lauenburgischen und Mecklenburgischen Elbzölle (37. Konf., den 16. Febr. 1821) ............................................ 40

Verifikation der Ladungen (39. Konf., den 16. März 1821) ............. 41

---

Verhandlungen über den Esslinger Zoll (40. Konf., den 20. März 1821) . 41

---

Verhandlungen über den Brunshauser oder Stader Zoll (4., 6., 21. und 42. Konf.) ............................................ 42

Seite
**II. Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821** .......... 48
Tarif der Rekognitionsgebühr für die Elbe .......... 57
Tarif des Elbzolls nach den zu befahrenden Strecken vertheilt .......... 58

## Dritter Abschnitt.

Erste Elbschiffahrts-Revisionskommission, in Hamburg 1824.

**I. Verhandlungen der ersten Revisionskommission.**
Vortrag des Präsidiums (1. Konf., den 20. Januar 1824) .......... 59
Antrag Preussens wegen des Vorbehalts in Betreff der Lauenburgischen und Mecklenburgischen Elbzölle (10. Konf., den 24. Febr. 1824) .......... 60
Entgegnung Dänemarks und Mecklenburgs (10. Konf.) .......... 60
Beschluss der Kommission über diese Angelegenheit (10. Konf.) .......... 63
Abstimmung über Herabsetzung der Elbzölle im allgemeinen (10. Konf.) 63
Oesterreichs Antrag auf Ermässigung um ein Viertel (10. Konf.) .......... 63
Erklärungen Preussens, Sachsens, Hannovers, Mecklenburgs, Anhalts und Hamburgs (11. und 12. Konf., den 2. und 6. März 1824) .......... 65
Antrag Dänemarks auf Erhöhung des Lauenburgischen Elbzolls (13. Konf., den 9. März 1824) .......... 66
Beschluss der Kommission hierüber (13. Konf.) .......... 67
Erneuerte Verhandlungen wegen der Lauenburgischen und Mecklenburgischen Elbzölle (25. und 29. Konf., den 3. und 22. Juli 1824) .......... 67
Anträge Oesterreichs wegen der Elbzollklassen (21. Konf., den 19. Juni 1824) .......... 68
Abstimmungen über diese Anträge (21. Konf.) .......... 69

Erklärung Hamburgs über die Schreibgebühr beim Esslinger Zoll (40. Konf., den 18. Sept. 1824) .......... 70

Verhandlungen über den Brunshauser oder Stader Zoll .......... 70

**II. Ergänzende Bestimmungen zur Elbschiffahrtsakte, vom 18. September 1824** .......... 75
Tarif für den Elbzoll .......... 78
Tarif der Rekognitionsgebühr für die Elbe .......... 79

## Vierter Abschnitt.

Korrespondenz der Hannoverschen und der Grossbritannischen Regierung wegen Regulirung des Brunshauser Zolls. 1841.

**I. Note des Hannoverschen Gesandten in London, vom 7. Juni 1841** .......... 79
**II. Note von Lord Palmerston, vom 12. August 1841** .......... 81
**Anhang A.** Artikel 6—8 des Hannoverisch-Britischen Handelsvertrags vom 14. Juli 1844 .......... 93
**Anhang B.** Resolutionen des Parlamentsausschusses zur Untersuchung der Verhältnisse des Stader Zolls, vom 14. Juli 1858 .......... 94

Seite

## Fünfter Abschnitt.

### Zweite Elbschiffahrts-Revisionskommission zu Dresden 1842—1844.

**I. Verhandlungen der zweiten Revisionskommission.**

Vorgänge in Betreff des Elbzollwesens in den Jahren 1824—1842 ...... 96
Zusammentritt der Kommission (1. Konf., den 6. Aug. 1842) ........... 97
Niedersetzung eines Komité für die Tariffrage (5. Konf., den 23. Aug. 1842) 98
Antrag Oesterreichs auf allgemeine Herabsetzung der Elbzölle (11. Konf., den 13. Sept. 1842) ............ 98
Sachsens und Hamburgs Zustimmung zu diesem Antrage (11. Konf.) ..... 101
Erklärung Preussens gegen den Antrag (11. Konf.) .................. 102
Erklärung Hannovers gegen denselben (11. Konf.) .................. 103
Erklärungen Mecklenburgs und Anhalts ebenfalls dagegen (11. Konf.) ... 104
Gutachten des Tarifkomité über die vorgeschlagene Reduktion des Gewichts und Münzfusses und Umwandelung der Rekognitionsgebühr (23. Konf., den 16. Dec. 1842) .......... 106
Tabellarische Uebersicht der vorgenannten Umrechnungen .............. 107
Vorschläge des Komité wegen Ermässigung einzelner Artikel ........... 108
Ablehnung umfassender Zollherabsetzungen ........................ 109
Annahme der Komitévorschläge abseiten Sachsens, Hannovers, Dänemarks, Mecklenburgs und Anhalts (28. Konf., den 10. März 1843) .......... 114
Erklärung Hamburgs gegen diese Vorschläge (29. Konf., den 2. Mai 1843) 114
Ferneres Gutachten des Tarifkomité (36. Konf., den 19. Juli 1843) ..... 117
Annahme der Vorschläge desselben (36. Konf.) ..................... 120
Antrag Oesterreichs auf besondere Berücksichtigung des Böhmischen Verkehrs beim Elbzolltarif (6. Konf., den 26. Aug. 1842, und 23. Konf., den 16. Dec. 1842) .......... 120
Zustimmung zu demselben abseiten Hannovers, Hamburgs, Dänemarks und Mecklenburgs (28. Konf.) ............ 121
Ablehnung desselben abseiten Preussens und Sachsens (29. Konf., den 2. Mai 1843) ............ 121

Esslinger Zoll ............ 121

Brunshauser Zoll ............ 121
Bezugnahme auf die obschwebenden Unterhandlungen zwischen England und Hannover (5. Konf., den 23. August 1842, und 9. Konf., den 6. Sept. 1842) ............ 122
Erneuerte Anregung der Sache und Niedersetzung eines Vermittelungskomité (22. Konf., den 13. Dec. 1842) ............ 122
Gutachten des Vermittelungskomité vom 7. April und vom 17. Okt. 1843 123
Verhandlungen im Schoosse der Kommission über die Brunshauser Zollangelegenheit (39. Konf., den 19. Okt. 1843) ............ 129
Fernere Verhandlungen darüber (42. Konf., den 29. Febr. 1844) ........ 131

**II. Elbschiffahrts-Verträge, geschlossen zu Dresden am 13. April 1844.**

§§. 1, 2, 3, 20—26 der Additionalakte ............ 133
**Anlage E.** Elbzolltarif ............ 136
**Anlage F.** Klassificirte Zusammenstellung der Elbzoll-Ermässigungen ..... 137
Staatsvertrag, die Regulirung des Brunshauser Zolls betreffend ......... 143
Separatvertrag zum Staatsvertrage ............ 144

Seite

## Sechster Abschnitt.

Dritte Elbschiffahrts-Revisionskommission, zu Magdeburg 1850—1854.

**I. Bestrebungen des Handelsstandes, 1844—1847. Partielle Elbzoll-Ermässigungen, 1848.**

Unzufriedenheit in Hamburg und in Sachsen über die Ergebnisse der zweiten Revisionskommission .......... 145
Magdeburger Denkschrift vom 25. Febr. 1845 .......... 146
Denkschrift in Betreff des Elbverkehrs und der Elbzölle, vom 12. Nov. 1847, abseiten der Handelsvorstände von Prag, Dresden, Leipzig, den Saalörtern, Magdeburg, Berlin, Hamburg und Altona .......... 148
Bekanntmachung in Betreff mehrerer Ermässigungen des Elbzolls im Verwaltungswege abseiten Dänemarks, Mecklenburgs und Hannovers, im März 1848 .......... 151

**II. Verhandlungen der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission zu Magdeburg, 1850—1854.**

Oesterreichs Antrag auf eine Umgestaltung der Elbzollverhältnisse (2. Konf., den 21. Sept. 1850) .......... 152
Preussens Erklärung hierüber (4. Konf., den 5. Nov. 1850) .......... 152
Hannovers, Mecklenburgs und Anhalts Erklärungen (2. und 4. Konf.) .......... 153
Hamburgs Erklärung (4. Konf.) .......... 153
Oesterreichs, Sachsens und Hamburgs Kollektivantrag in Betreff des Elbzolltarifs (4. Konf.) .......... 154
Hannovers, Mecklenburgs und Anhalts Gesammterklärung hierauf (4. Konf.) 161
Oesterreichs, Sachsens und Hamburgs Erwiderung (4. Konf.) .......... 162
Preussens Antrag in Betreff des Elbzolltarifs (6. Konf., den 14. Dec. 1850) 162
Hannovers und Mecklenburgs Erklärung hierauf (6. Konf.) .......... 163
Aussetzung der Verhandlungen (7. Konf., den 22. Dec. 1850) .......... 163
Wiederaufnahme der Verhandlungen und Hannovers Antrag auf eine Uebereinkunft wegen partieller Elbzollermässigungen (8. Konf., den 7. Aug. 1851) 163
Dänemarks Erklärung über die Elbzollfrage (8. Konf.) .......... 164
Mecklenburgs und Anhalts Erklärungen über die Elbzollfrage (8. Konf.). 165
Uebersicht der Erklärungen der andern Uferstaaten über den Hannoverschen Antrag (13. Konf., den 15. Sept. 1851) .......... 165
Versuch, die Meinungsverschiedenheit über die Tariffrage mittels vertraulicher Besprechungen auszugleichen .......... 165
Mecklenburgs Widerspruch gegen den auf diesem Wege erzielten Vermittelungsvorschlag (17. Konf., den 19. Nov. 1851) .......... 165
Oesterreichs Entgegnung auf diesen Widerspruch (17. Konf.) .......... 169
Preussens Entgegnung in gleichem Sinne (17. Konf.) .......... 170
Vorläufiges Schlussprotokoll der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission (18. Konf., den 2. Dec. 1851) .......... 172
Wiederaufnahme der Verhandlungen am 2. Sept. 1853 .......... 173
Preussens Antrag in Betreff des Elbzolltarifs (20. Konf., den 8. Sept. 1853) 174
Erklärungen der andern Uferstaaten hierüber (20. Konf.) .......... 174
Weitere Verhandlungen (21. und 22. Konf., den 24. Sept. und 13. Okt. 1853) 175
Mecklenburgs Erklärung (22. Konf.) .......... 175
Oesterreichs Entgegnung (22. Konf.) .......... 176
Schlussprotokoll der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission vom 8. Febr. 1854 (27. Konf.) .......... 177

Seite
Erklärungen bei Unterzeichnung des Schlussprotokolls (27. Konf., den 8. Febr. 1854) ... 179

Verhandlungen über den Esslinger Zoll im Verlauf der dritten Revisionskommission ... 180

## Siebenter Abschnitt.

### Vierte Elbschiffahrts-Revisionskommission, in Hamburg 1858.

Hamburgische Denkschrift über die Elbzollfrage, vor Eröffnung der Konferenzen den übrigen Elbuferstaaten mitgetheilt (Mai 1858) ... 181
Erste Konferenz (den 15. Juni 1858). Konstituirung der Kommission ... 185
Zweite Konferenz (den 26. Juni 1858).
Preussens Erklärung über den Vorschlag wegen Ablösung der Elbzölle ... 185
Dänemarks Erklärung hierüber ... 186
Hannovers und Mecklenburgs Erklärung hierüber ... 187
Anhalts, Lübecks und Hamburgs Erklärungen hierüber ... 187
Preussens Erklärung über den eventuellen Hamburgischen Zollermässigungsvorschlag und eigener weitergehender Antrag dieserhalb ... 188
Sachsens Erklärung über den Hamburgischen Zollermässigungsvorschlag und eigener weitergehender Antrag ... 193
Dänemarks Erklärung über die Elbzollfrage ... 196
Hannovers und Mecklenburgs Erklärung über die Elbzollfrage ... 199
Dritte Konferenz (den 5. Juli 1858).
Oesterreichs Erklärung über die vorgeschlagene Ablösung der Elbzölle ... 203
Oesterreichs Erklärung über den Preussischen Antrag in der Elbzollfrage. 206
Vierte Konferenz (den 8. Juli 1858).
Sachsens Beitritt zum Preussischen Antrage ... 207
Hannovers, Dänemarks und Mecklenburgs Erklärung über den Preussischen Antrag ... 207
Oesterreichs vorläufige Verwahrung gegen die Rechtsauffassung in der vorangehenden Kollektiverklärung ... 210
Preussens, Sachsens, Lübecks und Hamburgs Anschluss an diese Verwahrung ... 212
Oesterreichs Erklärung über den Hamburgischen Vorschlag wegen Ermässigung des Elbzolls und sich daran knüpfender Antrag ... 213
Fünfte Konferenz (den 14. Juli 1858).
Hannovers, Dänemarks und Mecklenburgs weitere Erklärung über die Elbzollfrage ... 213
Anhalt-Dessauische Erklärung über den Preussischen Antrag wegen Elbzollermässigungen ... 219
Sechste Konferenz (den 28. Juli 1858).
Oesterreichs Gegenerklärung auf die Kollektiverklärung Hannovers, Dänemarks und Mecklenburgs über die Elbzollfrage in der 4. Konferenz 221
Achte Konferenz (den 28. August 1858).
Oesterreichs, Preussens und Sachsens gemeinschaftliche Gegenerklärung auf die fernere Kollektiverklärung Hannovers, Dänemarks und Mecklenburgs über die Elbzollfrage in der 5. Konferenz ... 225
Hamburgs Entgegnung auf die vorerwähnte Erklärung Hannovers u. s. w. 237
Hamburgs modificirter Antrag in Betreff des Elbzolltarifs ... 255

Seite

Lübecks und Hamburgs nachrichtliche Mittheilung in Bezug auf den Esslinger Zoll ... 256

Neunte Konferenz (den 18. Sept. 1858).

Anhalts Erklärungen über die bisherigen Elbzollermässigungsanträge ... 259

Hannovers und Mecklenburgs Entgegnung auf die Erklärungen Oesterreichs, Preussens und Sachsens, sowie Hamburgs in der 8. Konferenz 259

Von Hannover und Mecklenburg vorgelegter Entwurf einer Uebereinkunft zwischen sämmtlichen Elbuferstaaten über Ermässigungen des Elbzolls 277

Elfte Konferenz (den 23. Nov. 1858).

Hannovers und Dänemarks Bemerkungen in Bezug auf die Lübeck-Hamburgische Mittheilung in Betreff des Esslinger Zolls ... 280

Dänemarks Erklärung über die früheren Elbzollermässigungsanträge ... 282

Anhalts Erklärung über die Elbzollermässigungsanträge der 8. Konferenz 283

Abstimmung über die von Hannover und Mecklenburg in der 9. Konferenz beantragte Uebereinkunft ... 284

Hannovers und Mecklenburgs Entgegnung auf diese Abstimmung ... 286

Oesterreichs, Preussens und Sachsens gemeinschaftliche Gegenerklärung auf die in der 9. Konferenz von Hannover und Mecklenburg vorgetragenen Deduktionen ... 288

Hamburgs Gegenerklärung gegen die Hannoverisch-Mecklenburgische Erklärung in der 9. Konferenz ... 296

Hannovers und Mecklenburgs vorläufige kurze Erwiderung (11. Konf.) .. 305

Erklärung des Präsidiums üb. weitere Behandlung d. Elbzollfrage (11. Konf.) 305

Oesterreichs, Preussens, Sachsens, Anhalts, Lübecks und Hamburgs schliesslicher Kollektivantrag in Betreff des Elbzolltarifs (11. Konf.) ... 306

Hannovers und Mecklenburgs Erklärung hierauf (11. Konf.) ... 307

Dänemarks Erklärung hierauf (11. Konf.) ... 307

Oesterreichs, Preussens, Sachsens und Hamburgs Erklärung, dass hiernach ein Abbruch der Verhandlungen nothwendig werde (11. Konf.) ... 308

Hannovers und Mecklenburgs Gegenäusserung (11. Konf.) ... 308

Kommissionsbeschluss wegen Abbruchs der Verhandlungen (11. Konf.) .. 312

Verschiedene Erklärungen und Verwahrungen in Bezug auf diesen Beschluss (11. Konf.) ... 312

## Achter Abschnitt.

### Berichte einiger Handelskammern und der betreffenden Kommissionen des Preussischen Landtags von 1859 über die Elbzollfrage.

I. Auszug aus dem Jahresberichte der Kommerzdeputation in Hamburg, den 31. Dec. 1858 ... 316

II. Auszüge aus den Jahresberichten der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Magdeburg für die Jahre 1852, 1853, 1854, 1856, 1857 und 1858 ... 323

III. Auszüge aus den Jahresberichten der Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin für die Jahre 1856, 1857 und 1858 ... 331

IV. Auszüge aus den Jahresberichten der Handelskammer für Halle und die Saalörter für die Jahre 1856, 1857 und 1858 ... 333

V. Auszüge aus den Jahresberichten der Handelskammer in Breslau für 1857 und 1858 ... 334

Seite
VI. Auszug aus einem Bericht der Prager Handels- und Gewerbekammer ... 335
VII. 1. Bericht der vereinigten Kommissionen für Finanzen und Zölle, Handel und Gewerbe im Hause der Abgeordneten des Preussischen Landtags in Betreff der Elbzollfrage, vom 30. März 1859 .......... 336
VII. 2. Schluss des Berichts der Finanzkommission im Herrenhause des Preussischen Landtags in Betreff der Elbzollfrage, vom 30. März 1859 .... 349

## Neunter Abschnitt.

Tabellarische Uebersichten zur Erläuterung der Elbzollverhältnisse. 1827—1858.

I. Verzeichniss der wichtigern Artikel nach den verschiedenen Elbzollklassen 353
II. Uebersicht der wirklichen Elbzoll-Erhebungsweise nach den verschiedenen Routen, 1851—1859 .......... 355
III. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge im allgemeinen, in den Jahren 1827—1858 .......... 356
IV. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge von und nach Sachsen, in den Jahren 1845—1858 .......... 359
V. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge von und nach Böhmen, in den Jahren 1845—1858 .......... 360
VI. Vergleichende Zusammenstellung des Güterverkehrs auf der Oberelbe beim Preussischen Hauptzollamte Wittenberge aufwärts und auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn nach Preussen und weiter .......... 361
VII. Vergleichende Zusammenstellung des Güterverkehrs auf der Oberelbe bei Wittenberge abwärts und auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn von und über Preussen .......... 363
VIII. Uebersicht der Erträge der Elbzölle, des Stader Zolls und der Transitozölle auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie über die verwendeten Kosten für Bauten am und im Elbstrome .......... 365

## Anhang.

Verhandlungen über die Ausführung der Flussschiffahrtsbestimmungen der Wiener Kongressakte auf dem Kongress zu Verona und auf den Pariser Konferenzen über die Donauschiffahrtsakte.

I. Verhandlung auf dem Kongress zu Verona in der Sitzung vom 27. Nov. 1824 .......... 367
II. Verhandlung auf den Pariser Konferenzen über die neue Donau-Schiffahrtsakte, am 16. Aug. 1858 .......... 368

Bayerische
Staatsbibliothek
MÜNCHEN

# Einleitung.

## Die Flussschiffahrts-Bestimmungen der Wiener Kongressakte und die Elbzollfrage.

### Vorbemerkung.

Wer die in diesem Bande gesammelten Aktenstücke im Zusammenhange durchlesen wird, für den bedarf es keiner Vorerinnerung noch Erläuterung über die darin behandelten Angelegenheiten und den Zweck ihrer Veröffentlichung. Es lässt sich jedoch nicht ohne weiteres voraussetzen, dass Viele sich solcher Mühe unterziehen werden, weil der Gegenstand an sich zu trocken und die Verhandlungen zu weitläufig erscheinen, und andererseits die politische wie volkswirthschaftliche Bedeutung der Elbzollfrage für Deutschland noch zu wenig erkannt wird. Noch weniger möchte im voraus die Belehrung gewürdigt werden, welche man, für die Beurtheilung der bisherigen öffentlichen deutschen Zustände überhaupt, aus der nähern Kenntnissnahme solcher Verhandlungen entnehmen kann. Es ist unmöglich, die Mangelhaftigkeit jener Zustände, wie sich dieselbe durch das unbehinderte Vorwalten selbstsüchtiger Partikularinteressen auf Kosten der berechtigten Gesammtwohlfahrt kund gibt, überzeugender nachzuweisen, als hier aus den Protokollen der Elbkommissionen von 1819—1858 geschehen ist.

Eine den umfangreichen Aktenstücken vorangestellte Darlegung der Hauptpunkte der Elbzollfrage findet leichter Beachtung und veranlasst dann vielleicht auch den Einen oder Andern, dessen Meinung über diese Dinge von Gewicht ist, die ausführlichen officiellen Belege zu lesen und den ganzen Sachverhalt selbst näher zu prüfen.

Dies herbeizuführen, ist vor allem der Zweck dieser einleitenden Darlegung, welche zugleich über die Entstehung und den Zweck der wichtigen und vielbesprochenen Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte einige Bemerkungen mittheilen wird.

---

**I.** Die Schiffahrtsverhältnisse der deutschen Flüsse, namentlich des Rheins und der Elbe, waren zu Ende des vorigen Jahrhunderts im

grössten Masse bedrückt und verkommen. Unverstand und Willkür hatten um die Wette das Aeusserste aufgeboten, dem deutschen Volke die herrliche Gottesgabe der schiffbaren Ströme künstlich zu verderben. Stapel- oder Umschlags-Gerechtsame vieler Städte, sowie Monopole und Privilegien der Schiffergilden unterbrachen und beschränkten überall den grossen Flussverkehr. Ausserdem bestand längs der Flüsse eine Unzahl von Passagezöllen mit den verschiedenartigsten und verworrensten Tarifen. Ein Theil dieser Zölle beruhte auf Verleihungen von Kaiser und Reich, bei andern berief man sich auf altes Herkommen und frühere Geleitsrechte, noch andere waren eigenmächtige Einrichtungen einzelner Reichsstände; bei fast allen Flusszöllen aber hatte man die ursprünglichen Zollsätze in völlig unberechtigter Weise allmählich erhöht.

Im Westfälischen Frieden war festgestellt worden, dass die im Laufe des Kriegs etwa neu eingeführten oder erhöhten Flusszölle aufgehoben oder auf dasjenige Mass zurückgeführt werden sollten, wie es vor dem Kriege langjähriges Herkommen gewesen; auch ward in den seitdem stattgefundenen kaiserlichen Wahlkapitulationen anerkannt, dass künftig keine neue Passagezölle vom Kaiser, selbst unter Zustimmung der Kurfürsten, sollten verliehen werden dürfen, ohne zuvor die betheiligten Reichsstände über deren Zulässigkeit zu vernehmen. Allein dessenungeachtet ward es seit der Zeit des 17. Jahrhunderts mit der Zollbelastung der deutschen Flüsse immer ärger.

Man muss sich in der That darüber wundern, wie unter solchen Missbräuchen und Bedrückungen ein Flussverkehr, welcher noch die Zollerhebung lohnen konnte, überall fortzubestehen vermochte. Es lässt sich dies auch nur dadurch erklären, dass die Landstrassen damals von unbeschreiblich schlechter Beschaffenheit waren und ebenfalls manchen Transitbelastungen unterlagen, sowie ferner daraus, dass die Flusszoll-Tarife vielfach nicht in der ganzen Strenge ihrer vermeintlichen Berechtigung zur Anwendung kamen. Eine nur oberflächliche Kontrole der Ladungen, eine häufige Verständigung der Schiffer mit den Erhebungsbeamten wegen Zollnachlasses, oder auch eine im Verwaltungswege angeordnete mildere Praxis mussten nothdürftig aushelfen. Bei einer genauen Durchführung der in Anspruch genommenen Gerechtsame der verschiedenen Zollämter wäre der grosse Flussschiffahrtsverkehr sofort in völlige Stockung gerathen. Dass man nicht ganz soweit ging, hatte seinen Grund nur in der Rücksicht auf die Beibehaltung einer Zolleinnahme, nicht auf das Interesse der Schiffahrt.

Die Verkehrtheit und Unerträglichkeit eines solchen Zustandes waren augenscheinlich; allein alle Versuche, durch Uebereinkünfte der Uferstaaten eine Abhülfe zu beschaffen, blieben vergeblich. Die damalige traurige Verfassung des deutschen Reichs, die gegenseitige Eifersucht der einzelnen Reichsstände und die Gleichgültigkeit der meisten deut-

schen Regierungen für kommerzielle Interessen mussten leider von vornherein jede Hoffnung auf gründliche Reformen des Flusszoll-Unwesens auf diesem Wege als illusorisch erscheinen lassen, wie gross auch das Uebel war.

---

**II.** Um die eben angedeuteten Zustände durch ein Beispiel zu veranschaulichen, theilen wir aus dem *Theatrum Europaeum* vom Jahre 1669 (Vol. X., Abthl. 2., p. 18.) einen Bericht über die im genannten Jahre zu Hamburg abgehaltene Elbkommission wörtlich mit:

> „Mitlerweile fanden sich daselbst zu Hamburg, Chur-Brandenburg-, Braunschweig-Zellische, Mechelnburg-Schwerin- und Gustrovische Herren Gesandten ein, um den Punct des Zolls und der Commercien auff dem gantzen Elb-Strom, sonderlich aber zu Dömitz, Ratzen- [Boitzen-] und Lauenburg zu erledigen und dann etwan ausszufinden, welcher gestalt die Wahren, welche wegen dess hohen Zolls auff der Achse fortgehen, wiederumb zu Wasser möchten versendet werden, und dass dahero sothaner Zoll aller Orten zu leichtern und zu mindern sey; wesswegen sie täglich, Vor- und Nachmittag an dem bestimbten Ort im Thum fleissig zusammen kamen, und ihnen das Werck mit allem Ernst angelegen seyn, auch zu solchem Ende einige auffwerts seglende Schiffer vor sich kommen und ihre Ausssag thun liessen; sonderlich hat man Herrn Hertzog Christians zu Mechelnburg Abgesandten wegen seines gnädigsten Herrn schweren Aufflagen dissfalls zugeredet, und sich nit wenig darüber beschweret: worauff sie allerseits wieder von einander gereiset, mit dem schliesslichen Verlass, dass dererselben allerseits gnädigste Herren Principalen sich inner gewissen Zeit wegen Einstellung der fast überhäufften Zoll-Missbräuchen und Gebrechen zu erklären, und all solchem bestmöglichst zu remediren nicht ermangeln würden; im widrigen Fall solte die Cron Schweden, beneben Chur-Brandenburg, und Braunschweig-Lüneburg, die aufgetragene Execution der Zöller zu Dömitz verrichten."

Die Resultatlosigkeit dieser Verhandlungen, trotz der angedrohten Exekution, erhellt genügend daraus, dass schon drei Jahre später aufs neue eine Elbkommission zusammentrat und von derselben ein ebenso erfolgloser „Recess, derer im Nieder-Sächsischen Crayss gelegenen Chur- und Fürsten, auch der Stadt Hamburg, wegen des Commercii und Schiffarth auf der Elbe, Anno 1672 zu jetztermeldtem Hamburg aufgerichtet" ward (s. Lünigs „Teutsches Reichs-Archiv", Bd. VII., 2. Abth., S. 351).

> „Zu wissen: Demnach nun von etlichen Jahren hero wahrgenommen worden, dass die Commercia und Schiffahrt auf der Elbe je länger je mehr in Abgang kommen, und zu befahren ge-

wesen, dass dieselbe endlich mit allzu empfindlichen Abbruch und Verringerung der Elb-Zölle-Einnahme, wie auch der Unterthanen Nahrung zu schaden, davon divertiret werden möchten, dass die beym Elb-Commercio interessirte Churfürsten und Stände daher verursachet werden, auf die Ursachen sothanen Abgangs und Schadens genauer zu inquiriren, und ihre Gedancke dahin zu wenden, wie demselben gesteuret werden möchte u. s. w."

In Artikel 1 wird bestimmt: „dass die bisshero ein und andern Orts eigenmächtig erhöhete Rollen auf den alten Fuss, wie sie vor dem Krieges-Wesen gewesen, reduciret und eingerichtet" werden.

Und im Artikel 4 heisst es: „Hiernechst ist erinnert worden, dass die Einnahme der Zölle ehrlichen und gewissenhafften Leuten anvertrauet werden möchte, die zwar billich der Herrschafft Befugniss in acht nehmen, nicht aber allzu rigerös mit denen, so sich des Elb-Commercii gebrauchen, verfahren müssen."

In Betreff der Zollermässigungen erachtet Chur-Brandenburg im Artikel 22 „zur Aufhelffung des Elb-Commercii absonderlich erspriesslich, dass zum wenigsten bey etlichen Waaren von dem gewöhnlichen hergebrachten Zoll etwas remittiret werden möchte, nur auf ein Versuch und geringe Zeit, von etwa 2 oder 3 Jahren, ob sich solcher gestalt mit der Zeit die Schiffer auf der Elbe wieder wollen ziehen lassen, wie sie denn schon an ihren Zollstädten den Anfang gemachet, und von Wolle, Wachs, Tuch und Kupffer nur die Helffte zu nehmen anbefohlen; die meisten Gesandten haben sich *defectu mandati* entschuldiget, und es *ad referendum* genommen, der Fürstl. Mecklenburg-Schwerinische hat dafür gehalten, dass an Seiten seines gnädigsten Fürsten und Herrn Fürstl. Durchl. von denen in der Zoll-Rollen de An. 23 specificirten Waaren nicht würde moderiret werden, was aber darinn nicht begriffen, und doch vermöge der in ihrem Privilegio enthaltenen *clausulae generalis* zollbar wäre, darinn würde wohl eine Mässigung können verfüget werden, jedoch auch endlich unterthänigst zu referiren sich erbothen."

---

**III.** Wer weiss, wie lange die Verkehrtheit und Willkür bei den deutschen Flusszöllen noch fortgedauert hätten, wenn nicht endlich, zu Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts, leider nur durch fremdes Machtwort, zunächst für den Rheinstrom eine völlige Umgestaltung der Schifffahrtsabgaben mittelst vollständiger Aufhebung aller früheren Zollgerechtsame und Zollmissbräuche eingetreten wäre, welche heilsame und durchgreifende Massregel dann als Norm für die übrigen Flüsse, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten berühren, aufgestellt werden konnte.

Auf dem Rastadter Kongress*) war es, wo die französischen Bevollmächtigten in einer Note vom 14. Floreal VI (3. Mai 1798) an die deutsche Reichs-Friedens-Deputation unter anderm auch folgende peremtorische Forderungen stellten:

„Die Rheinschiffahrt wird für beide Nationen frei sein, und die übrigen Völker werden nur mit beiderseitiger Einwilligung und unter Bedingungen, welche von beiden Theilen genehmigt sind, daran Theil nehmen können.

Die Leinpfade werden durch die Uferbewohner einer jeden Seite unterhalten werden, und man wird auf keinem der beiden Ufer Arbeiten unternehmen können, welche dem entgegengesetzten Gestade Nachtheil bringen könnten.

Der Transito auf den beiderseitigen Leinpfaden wird frei sein, und alle Zölle werden aufgehoben werden. Die Kaufmannswaaren werden blos den Einfuhrzöllen eines jedweden Landes unterworfen sein, und dies da, wo sie ausgeschifft werden, ohne dass jedoch die Abgabe auf dem einen Ufer die auf dem andern übersteigen dürfte.

Der unermessliche Vortheil, der aus einer freien Schiffahrt entspringt, lässt billigerweise hoffen, die Deputation werde es nicht weniger zuträglich finden, die Schiffahrt auf den Flüssen, welche sich in den Rhein ergiessen, sowie die auf den grossen Flüssen Teutschlands, namentlich auf der Donau, ebenfalls für beide Nationen freizugeben."

Die Note schliesst mit den Worten:

„Die Minister der fränkischen Republik können sich keiner Einwürfe gegen ihre ebenso gemässigten als zuträglichen Forderungen versehen. Sie erwarten eine schleunige Antwort; die Zeit des Hinhaltens ist vorbei."

Es erfolgte hierauf eine Erwiderung der Reichs-Friedens-Deputation vom 14. Mai 1798, worin weitläufig auseinandergesetzt wird, weshalb eine Verbindlichkeit wegen Gleichstellung der Einfuhrzölle deutscherseits nicht eingegangen werden könne.

„Dies sei bei so vielen, am rechten Rheinufer liegenden grössern und kleinern Staaten, neben und hinter denen noch überdies wieder so viele andere kleinere oder grössere Staaten lägen,

---

*) Die folgenden Auszüge sind entnommen aus E. L. Posselt's Europäischen Annalen, Jahrgang 1798, Bd. 3. — Eine 1856 in Utrecht erschienene Schrift von M. van Dijk: „Précis des négociations du congrès de Rastadt, 1798" urtheilt über diesen Kongress wie folgt: „Le Congrès offrit le spectacle d'une réunion brillante d'hommes d'état, qui ne devait être éclipsée, qu'à cette autre Congrès où, 17 ans plus tard, furent réglées les affaires du continent."

die mithin auch so verschiedene Interessen, Bedürfnisse und Hinsichten hätten, so leicht und ohne die genaueste Prüfung des Details nicht auszuführen. Es sei an sich ganz klar, dass es das Interesse jedes Reichsstandes sei, hierin nach seiner individuellen Lage und den Bedürfnissen seines Staats Abänderungen treffen zu können, oft auf die Einfuhr von Gegenständen Strafverbote zu legen, auf welche ein benachbarter Staat Prämien setzt etc. etc."

In Bezug auf die verlangte Freiheit der Flussschiffahrt bemerkt die Reichs-Friedens-Deputation:

„Der Vorschlag der Abschaffung der Rheinzölle (droits de péage) scheine zwar allerdings dem Handel Vortheil verschaffen zu können, dagegen sei aber zu besorgen, dass, wenn die Flusseinkünfte wegfielen, die hie und da nicht wenig kostbare Unterhaltung der Wasserstrasse in fahrbarem Stande unterbleiben möge. Sollte diese Besorgniss, auch der Umstand, dass die Zolleinkünfte vielen Gläubigern verhypothecirt seien, nicht überwiegen, so werde jedoch diese Aufhebung alsdann auch auf die Batavische Republik auszudehnen, und zu mehrerer Begünstigung der Handelsfreiheit auch die Stapelrechte nebst dem Schiffer-Zunftzwang ebenfalls zu supprimiren seyn." — —

Von seiten der Reichsdeputation glaubte man darauf antragen zu müssen, „dass alle, die Rheinschiffahrt, den Leinpfad, den Uferbau, die Zölle (droits de péage), die Mauthen (droits de douane) und den Handel überhaupt betreffenden Punkte bis zu einem abzuschliessenden eignen Handels- und Schiffahrts-Traktat auszusetzen; in solange aber alles noch einstweilen in Statu quo zu belassen sei. Der hierbei aber von den französischen Ministern noch weiter geäusserte Wunsch allgemeiner Schiffahrts-Freiheit auf den in den Rhein sich ergiessenden und andern grossen Flüssen Teutschlands übersteige die Befugnisse dieser Reichsdeputation."

Eine Note der französischen Bevollmächtigten vom 4. Messidor VI (22. Juni 1798) entgegnet:

„Sie hätten geglaubt, — — — dass die Reichsdeputation, statt sich je mehr und mehr in unabsehliche Discussionen einzulassen, sich bemühen würde, ihren Antworten Bestimmtheit zu geben, besonders aber, dass sie durch die Stärke der Vernunftgründe, denen redliche Männer nie widerstehen, den gegen die wichtigsten Punkte von ihr bezeugten Widerstand rechtfertigen würde.

In ihrer Hoffnung getäuscht, haben die Unterzeichneten die Note vom 19. Floreal nur mit desto mehr Aufmerksamkeit überlegt. Allein sie müssen gestehen, dass ihnen diese Untersuchung

keinen hinlänglich überzeugenden Grund gewährte, um sie zu vermögen, von ihren ersten Forderungen abzugehen. Es ist zum Beispiel doch wol nicht ernstlich gemeint, wenn die Deputation den Vorschlag thut, alles, was in der fränkischen Note die Rheinschiffahrt, den Leinpfad, den Flussbau, die Zölle u. s. w. betrift, einem besondern Handels-Schiffahrtstraktat zuzuweisen. In der That lässt sich's nicht begreifen, was ein Handelstraktat mit dem Reich überhaupt sein soll; nur mit jedem Stande insbesondere kann man, den beiderseitigen Konvenienzen gemäss, Verbindungen dieser Art eingehen: allein die Gegenstände, von welchen hier die Rede ist (die Einfuhrzölle, die in blose Handelsverträge einschlagen, vielleicht ausgenommen), müssen, da sie für das Reich ein allgemeines und unmittelbares Interesse haben, in dem mit ihm abzuschliessenden Friedenstraktat ihre Stelle finden.

Ebenso schwer ist es, sich von der Erklärung der Reichsdeputation Rechenschaft zu geben, dass es ausser ihrer Befugniss liege, sich über die Forderung der bevollmächtigten Minister der fränkischen Republik in Rücksicht der freien Schiffahrt der Flüsse, welche sich in den Rhein ergiessen, und überhaupt aller grossen Flüsse Teutschlands zu erklären. Es scheint, dass sich die Reichsdeputation desfalls vergebens für inkompetent ausgibt; kommt es ihr aber auch nicht zu, hierüber zu entscheiden, so ist es doch ihre Sache, die Entscheidung der Reichsversammlung zu betreiben, und gewiss müsste man sich umsomehr über ihre Gleichgiltigkeit bei dieser Gelegenheit wundern, da die Befreiung der innern Flüsse Teutschlands ein Gegenstand ist, dessen Resultat die teutsche Nation ganz vorzüglich interessirt."

Es ward über diese Angelegenheit noch in fernern Noten verhandelt. Die Reichsdeputation gab schliesslich im Principe nach, suchte indess mit verschiedenen Vorbehalten durchzukommen; die französischen Bevollmächtigten verharrten aber bei ihrem Verlangen. In ihrer Note vom 12. Vendemiaire VII (3. Okt. 1798) wiederholen sie, dass die Rheinschiffahrt für beide Nationen frei sein soll; sie verwerfen den Vorbehalt „nach Nothdurft und Möglichkeit" bei der Verbindlichkeit für Unterhaltung der Leinpfade, als unnütz, oder gar als gefährlich, weil er in der Folge Vorwände zur Ablehnung der Vollziehung des Artikels geben könne; sie modificiren ferner die von der Deputation gestellte Bedingung, dass die wirkliche Aufhebung aller Rheinzölle erst in zwei Jahren vor sich gehen solle, dahin:

„dass die Aufhebung aller Zölle auf dem Rhein in dem Traktat als Grundsatz, und so stipulirt werde, dass sie ihre ganze und

vollständige Wirkung sechs Monate nach der Auswechselung der Ratifikation habe, ohne dass ein Zoll unter irgendeinem Vorwand über diese Frist hinaus verlängert oder ersetzt werden könne."

Wegen der übrigen deutschen Flüsse heisst es in derselben Note:

„Wenn die französische Regierung die Befreiung der innern Flüsse Teutschlands verlangte, so gab sie den bei dieser Schifffahrtsfreiheit unmittelbar interessirten Einwohnern des Reichs einen Beweis ihrer Wohlthätigkeit. Die Unterzeichneten wollen aber nicht auf diesem Artikel bestehen, den sie gleichwohl der Weisheit der Reichsdeputation anempfehlen. Aber sie begehren förmlich für die fränkische Republik die gegenwärtige Aufhebung des Zolles von Elsfleth*) an der Weser, als eines für ihren Handel mit der Stadt Bremen äusserst schädlichen Hindernisses." —

Kein Deutscher, dem die Ehre des gemeinsamen Vaterlandes theuer ist, wird ohne das tiefste Gefühl der Scham an die Rastadter Kongressverhandlungen und die damalige Erniedrigung des deutschen Reichs zurückdenken. Allein deshalb bleiben die damaligen Vorgänge doch für uns unvergessliche und lehrreiche geschichtliche Thatsachen, und wie manche und gerechte Vorwürfe man auch gegen den Uebermuth Frankreichs in jener und der folgenden Zeit sonst erheben mag, als wahr muss es anerkannt werden, dass die deutschen Regierungen und Staatsmänner jener Periode nicht den geringsten Begriff von der volkswirthschaftlichen Bedeutung und der völkerrechtlichen Begründung einer freien Flussschifffahrt hatten, und dass Frankreich es war, von dem damals zuerst

---

*) Demgemäss ward durch die Artikel 8 und 27 des Reichsdeputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803 der Elsflether Zoll für immer aufgehoben erklärt. Der Herzog von Holstein-Oldenburg, dem in Betracht der Aufhebung dieses bisher von ihm erhobenen Weserzolls verschiedene durch die Säkularisation disponibel gewordene Territorien überwiesen wurden, protestirte dagegen; worauf dann durch Vermittelung von Frankreich und Russland eine, später von Reichswegen bestätigte specielle Uebereinkunft mit dem Herzoge zu Stande kam. Durch diese genehmigte derselbe die ihn betreffenden Bestimmungen des Reichsdeputations-Hauptschlusses und also auch die Aufhebung des Elsflether Zolls, letztere jedoch mit dem Vorbehalt, noch zehn Jahre (bis zum 1. Januar 1813) die Zollerhebung fortsetzen zu dürfen, von da ab aber keinesfalls, unter welchem Vorwande es auch sei, diese Zollerhebung zu verlängern. Als dessenungeachtet nach dem Sturze der Napoleonischen Herrschaft die hergestellte Oldenburgische Regierung (1814) auch die Erhebung des Elsflether Zolls wieder eintreten liess, bot Bremen mit unermüdlicher Beharrlichkeit alles auf, um die vertragsmässige Zollfreiheit der Niederweser ins Leben zu rufen. Es wandte sich dieserhalb an den Wiener und an den Aachener Kongress, sowie an den Bundestag, durch dessen Vermittelung (Protokoll der Bundesversammlung vom 26. Aug. 1819) endlich die definitive Aufhebung des Elsflether Weserzolls vom 7. Mai 1820 an erzielt wurde. — Die ursprüngliche Veranlassung zu dieser für den deutschen Seehandel höchst wohlthätigen Massregel ist aber unzweifelhaft durch die Verhandlungen des Rastadter Kongresses und die damalige Anregung der Sache von seiten Frankreichs gegeben worden.

für das europäische Völkerrecht das wichtige Princip zur Geltung zu bringen versucht ward, die Erhebung von Passagezöllen auf gemeinschaftlichen Flüssen zu finanziellen und zu partikularen Zwecken sei ein nachdrücklichst zu bekämpfender Missbrauch. Von jenen Rastadter Verhandlungen im Jahre 1798 müssen die Flussschiffahrtsbestimmungen der Wiener Kongressakte ihren Ursprung ableiten.

---

**IV.** Als nämlich der Rastadter Kongress sein ominöses Ende gefunden hatte, später aber, im wesentlichen unter Beibehaltung der dort gewonnenen Grundlagen, zu Lüneville der Frieden zwischen dem deutschen Reiche und Frankreich zu Stande gekommen war, wurden die frühern französischen Forderungen in Betreff der Rheinschiffahrt zwar etwas modificirt, allein in der Hauptsache — der gründlichen Beseitigung des ganzen bisherigen Rheinzollunwesens ohne Entschädigung — die frühern Ansichten festgehalten. Und das deutsche Reich musste endlich nothgedrungen auf die dadurch gebotene Reform eingehen.

Der zur Ausführung jenes Friedens bestimmte Reichsdeputations-Hauptschluss vom 25. Februar 1803 enthält demgemäss im Artikel 39 folgende Grundsätze für die künftige Regulirung der Rheinschiffahrt:

„Alle, sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle sind abgeschafft, und sie dürfen unter keiner Benennung wieder hergestellt werden, jedoch mit Vorbehalt der Douanengebühren und eines Schiffahrtsoctroi, über welches man nach folgenden Grundlagen übereingekommen ist.

Da der Rhein von den Grenzen der batavischen Republik bis zu jenen der helvetischen Republik ein zwischen Frankreich und dem deutschen Reiche gemeinschaftlicher Fluss geworden ist, so soll ein Schiffahrtsoctroi errichtet werden, welches gemeinschaftlich von Frankreich und dem Reiche regulirt und erhoben werden soll. — —

Die Taxe soll so kombinirt werden, dass sie den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigt. Sie soll höher sein auf die Schiffahrt der fremden, als für jene der französischen oder deutschen Uferbewohner, und die auf die Schiffe, welche den Rhein aufwärts fahren, höher als auf jene, welche den Rhein abwärts fahren. — —

Der Ertrag des Octroi ist vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten bestimmt.

Der Ueberschuss wird in zwei gleiche Theile getheilt, deren jeder hauptsächlich zur Unterhaltung der Leinpfade und zu den Arbeiten verwendet werden soll, welche die Schiffahrt auf jedem der respektiven Ufer nothwendig macht.

Der reine Ueberrest der dem rechten Rheinufer zugehörigen Hälfte ist verhypothecirt 1) zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten Erzkanzlers und für andere in den §§. 9, 14, 17, 19 und 20 gegebene Anweisungen; 2) zur Bezahlung der in den §§. 7 und 27 subsidiarisch und bedingungsweise angewiesenen Renten.

Wenn sich ein jährlicher Ueberschuss von Einkünften ergeben sollte, so soll er zur stufenweisen Tilgung der Lasten dienen, welche auf den Schiffahrtsoctroi-Gebühren haften."

Auf Grund dieses Artikels ward dann im folgenden Jahre die Rhein-Octroikonvention vom 5. August 1804 abgeschlossen, welche seitdem die Grundlage aller Bestimmungen für die Rheinschiffahrt und die davon erhobenen Abgaben geblieben ist.

Fragt man, worin der eigentliche Kern und das Wesen der neuen Gestaltung bestand, was von hoher Wichtigkeit ist, weil die spätern allgemeinen Grundsätze für freie Flussschiffahrt vom Vorbilde des Rheinoctroi ausgehen und es hierbei selbstverständlich nicht auf Nebendinge, sondern auf die ursprüngliche Grundidee dieser Normalregulirung ankommt, so kann diese nur darin erkannt werden, dass das neueingerichtete Rheinoctroi in keiner Weise ein Surrogat der aufgehobenen Rheinzölle war, noch sein sollte, sondern eine ganz neue selbständige Einrichtung, deren Rechtfertigung darin bestand, dass der Ertrag (wenn auch in Betracht besonderer Umstände noch nicht ausschliesslich, doch vorwiegend) zur Unterhaltung des Leinpfades und des Fahrwassers bestimmt war. Der Eingang des Artikels besagt: alle Rheinzölle sind abgeschafft und dürfen unter keiner Benennung hergestellt werden; ferner heisst es dort: das neue Schiffahrtsoctroi soll, weil der Fluss ein gemeinschaftlicher, auch gemeinschaftlich regulirt werden, und bei der Ausführung dieser Regulirung hat man in keiner Weise die frühern Zollerhebungen, wie auch ihr wirklicher oder angeblicher Rechtstitel sein mochte, berücksichtigt, sondern hat einfach die Länge der Uferstrecke jedes Staats als Richtschnur der Vertheilung genommen.

Diese Grundideen des Rheinoctroi liegen klar vor Augen und lassen sich durch keine Raisonnements beseitigen.

---

**V.** Als nach dem Sturze der Napoleon'schen Herrschaft im Jahre 1814, in so manchen andern Beziehungen frühere Ansprüche und Privilegien wieder zur Geltung zu kommen versuchten, und dies zum Theil auch erreichten, schien es den Grossmächten, welche den Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 abschlossen, mit Recht erforderlich, die vor zehn Jahren zu Stande gekommene Reform des mittelalterlichen Zollunwesens auf dem Rhein, nicht allein im wohlverstandenen Interesse der sämmtlichen Uferstaaten, sondern auch zum Besten des Handels im allgemeinen gegen

etwaige Restaurationsgelüste sicherzustellen. Nach der nämlichen logischen Konsequenz aber, welche 1798 schon in Rastadt dahin geführt hatte, bei der Rheinzollregulirung auch zugleich für die übrigen deutschen Ströme eine analoge Abstellung der bisherigen Bedrückungen in Anregung zu bringen (weil ohne solchen äussern Beweggrund, bei dem erfahrungsmässigen Mangel an Gemeinsinn und Einsicht mancher Uferstaaten in Sachen der Passagezölle leider nichts zu hoffen war), musste es auch damals als eine weise Massregel erscheinen, in dem Traktat, welcher ganz Europa den Frieden wiedergab, neben dem Rheinoctroi gleichzeitig für sämmtliche Ströme, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten berühren, eine entsprechende zeitgemässe Regulirung vorzuschreiben.

Demgemäss bestimmte der zweite Satz des dritten Artikels des Pariser Friedens:

> „Auf dem künftigen Kongress soll ebenfalls untersucht und entschieden werden, auf welche Weise, um die Verbindungen zwischen den Völkern zu erleichtern und dieselben immer weniger fremd untereinander zu machen, die für den Rhein getroffene Feststellung [wonach die Schiffahrt auf demselben für jedermann frei sein und der künftige Kongress sich mit den Grundsätzen beschäftigen soll, nach welchen die Schiffahrtsabgaben auf möglichst gleichmässige und für den Handel aller Nationen möglichst günstige Weise zu regeln sind] gleichmässig auf alle andern Flüsse, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, auszudehnen sei.“

Folgende Punkte sind bei dieser folgewichtigen Stipulation hauptsächlich zu beachten:

1) In den frühern Verhandlungen und im Rheinoctroivertrag vom Jahre 1804 war daran festgehalten worden, dass die Unterthanen der Uferstaaten bei dem Verkehr auf dem gemeinschaftlichen Strome begünstigt sein sollten; der Pariser Frieden bestimmt dagegen ausdrücklich: „*la navigation sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne*“, und die Schiffahrtsabgaben sollen regulirt werden „*de la manière la plus favorable au commerce de toutes les nations.*“
2) Dem künftigen Kongress wird die Entscheidung über die Ausdehnung dieser Grundsätze auf alle andere, verschiedenen Staaten gemeinsame schiffbare Flüsse übertragen *(„il sera décidé“)*; er soll nicht etwa vermitteln, sondern völkerrechtliche Grundsätze feststellen, denen sich alle betheiligte Staaten zu fügen haben.

Hierbei erhebt sich nun freilich die Frage, woher die fünf Grossmächte, welche am 30. Mai 1814 den Pariser Frieden unterzeichneten,

— Oesterreich, Frankreich, Grossbritannien, Preussen und Russland — sich und dem bevorstehenden Kongress die Befugniss beilegen konnten, so ohne weiteres über die wirklichen oder doch bisher in Anspruch genommenen Gerechtsame dritter Staaten zu entscheiden. Denn — darüber konnte kein Zweifel obwalten — die Ausdehnung der Grundsätze des Rheinoctroi auf andere gemeinschaftliche Flüsse bedeutete nichts weniger: als Aufhebung aller frühern Rechtstitel auf dortige Flusszollerhebung und selbständige Einführung eines ganz neuen Schiffahrtsabgabensystems nach dem Verhältniss der Uferlängen und hauptsächlich mit Rücksicht auf die Unterhaltung der Leinpfade und des Fahrwassers.

Ein vor einigen Monaten im Archiv für Mecklenburgische Landeskunde veröffentlichter Aufsatz über die Elbzollfrage enthält über diesen Punkt nachstehende bemerkenswerthe Erörterung:

„Fragt man nach dem Rechte, wodurch die europäischen Mächte, welche den Pariser Friedenstraktat und die Wiener Kongressakte unterzeichneten, berufen sein konnten, sich überall mit der vorliegenden Materie zu beschäftigen und darin, wie durch die Art. 108—116 geschehen, in die Rechtsverhältnisse dritter Staaten tief eingreifende Bestimmungen zu treffen, so ist dies kein anderes, als womit durch die nämliche Akte über ganze Völker und Reiche die Würfel geworfen, wohlerworbene Rechte, welche Jahrhunderte hindurch unangefochten geblieben waren, im Grossen wie im Kleinen vielfach gebrochen und völlig neue Basen für das europäische Staatensystem statuirt wurden. Die Kongressmächte sahen oder fingirten in den öffentlichen Verhältnissen der Staaten, welche in die voraufgegangenen Kriegsereignisse näher oder entfernter hineingezogen waren, eine *tabula rasa* vor sich und disponirten darüber nach ihrer Konvenienz in dem Bewusstsein, dass die Macht der Verhältnisse den also getroffenen Dispositionen Nachdruck geben werde. Wenn die Gewalt der Umstände mannichfaltig benutzt wurde, um ohne Rücksicht auf entgegenstehende Rechte anderer Verhältnisse zu sanktioniren, die nur durch den Ehrgeiz und das Interesse einzelner getragen waren und selbst gegen die Gesetze des natürlichen Rechts verstiessen, so wird sich weniger gegen denjenigen Gebrauch derselben Macht erinnern lassen, der nur den Zweck hatte, in das europäische Völkerrecht Principien einzuführen, mit deren Hülfe Hemmnisse beseitigt werden sollten, welche aus bestehenden Rechtsverhältnissen Fortschritten der Civilisation und Massregeln entgegentraten, die im allgemeinen den Völkern nur zum Segen gereichen können. Dahin aber werden die in der Wiener Kongressakte festgestellten Principien über die Schiffahrtsverhältnisse auf den konventionellen Strömen nicht weniger zu rechnen sein, als die später von den

europäischen Grossmächten gefassten Beschlüsse gegen den Sklavenhandel und als die durch den jüngsten europäischen Friedensschluss angenommenen Grundsätze über die Rechte der Neutralen im Seekriege."

---

**VI.** Die Begründung der Verbindlichkeit der im Pariser Frieden und in der Wiener Akte aufgestellten völkerrechtlichen Grundsätze für die Schifffahrt auf den sogenannten konventionellen Flüssen dürfte jedoch nicht lediglich auf die zwingende Macht der Umstände zurückzuführen sein. Es ist dies auch insofern nicht unbedenklich, weil es gewissermassen auch die Wiederbeschränkung jener Verbindlichkeit für diejenigen Staaten, welche nicht ausdrücklich auf ihre frühern Rechte verzichtet haben, rechtfertigen würde, sobald sie glauben, die Macht der Umstände für ihren mit jenen Grundsätzen nicht im Einklang stehenden Besitzstand benutzen zu können, und die dadurch beeinträchtigten andern Staaten etwa zu schwach oder auch zu rücksichtsvoll oder gleichgültig sind, um dagegen einzuschreiten. Es lässt sich aber, wenn man auf den Ursprung der Wiener Kongressakte zurückgeht, eine Rechtsbasis für die dauernde allgemeine Verbindlichkeit jener Flussschiffahrtsbestimmungen, auch wenn die thatsächlichen Umstände sich später wieder geändert haben, nachweisen.

Im 32. Artikel des Pariser Friedensvertrags war festgestellt, dass alle die Staaten, welche auf der einen oder andern Seite beim Kriege betheiligt gewesen, Bevollmächtigte nach Wien zu senden hätten, um auf einem allgemeinen Kongress diejenigen Anordnungen zu regeln, welche die Bestimmungen dieses Vertrags vervollständigen sollten — *„pour régler, dans un congrès général, les arrangements qui doivent compléter les dispositions du présent traité.*"

In der Deklaration, welche sodann die bevollmächtigten Minister der Höfe, von denen der Pariser Friedenstraktat war unterzeichnet worden, am 8. Oktober 1814 wegen Aussetzung der förmlichen Eröffnung des Wiener Kongresses auf den 1. November 1814 erliessen, wird als Motiv geltend gemacht, dass bis dahin die von ihnen zu entscheidenden Fragen den Grad von Reife gewonnen haben würden, „ohne welchen ein mit den Grundsätzen des Völkerrechts, den Stipulationen des Pariser Friedens und den gerechten Erwartungen der Zeitgenossen möglichst übereinstimmendes Resultat nicht zu erreichen sein würde."

Diejenigen Staaten, welche demgemäss sich am Wiener Kongresse betheiligten (und dazu gehören sämmtliche Elbuferstaaten), konnten dies nicht anders thun, als unter Anerkennung der durch den vorangegangenen Pariser Friedenstraktat gegebenen Basis und Bedingungen. Neben den Rechten und Vortheilen, welche der wiederhergestellte europäische

Friedenszustand und die Feststellungen des allgemeinen Kongresses den einzelnen Staaten verschafften, mussten dieselben, der Natur der Sache nach, auch die ihnen durch den nämlichen Vertrag und dessen Konsequenzen auferlegten Verbindlichkeiten erfüllen. Glaubte ein Staat ausser den acht Mächten, welche ursprünglich oder nachträglich den Pariser Friedenstraktat vom 30. Mai 1814 unterzeichnet hatten, durch einzelne Bestimmungen dieses Vertrags sein Interesse beeinträchtigt und sich zum Widerspruch dagegen berechtigt, so war es seine Aufgabe, vor der Betheiligung am Wiener Kongress dieserhalb gehörige Verwahrung einzulegen, und hätte sich dann das Weitere finden müssen *). Zu solchen Bestimmungen, welche allerdings gewisse Partikularinteressen mehr oder weniger berühren mussten, gehörte vor allem der Grundsatz der Befreiung der Schiffahrt auf denjenigen Flüssen, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, wie derselbe im 5. Artikel des Pariser Friedens deutlich ausgesprochen war, im unmittelbaren Anschluss an die Anerkennung des Rheinoctroi. Der wörtlichen Fassung wie dem Zusammenhange nach konnte, wie oben bereits bemerkt, keine Ungewissheit darüber obwalten, dass dieser Artikel, gleichwie das Rheinoctroi solches mit sich gebracht hatte, eine principielle Aufhebung aller und jeder frühern Schiffahrtsabgaben auf den konventionellen Flüssen, und aller denselben zum Grunde liegenden Rechtstitel in sich schloss. Sollten fernerhin noch Abgaben von der Flussschiffahrt erhoben werden, so musste für diese auf Grund der von dem Kongress festzustellenden Normen eine ganz neue Berechtigung geschaffen werden, ebenso wie dies beim Rhein nach dem Verhältniss der Uferlänge geschehen war.

Wenn man sich vergegenwärtigt, welchen ausserordentlichen Werth, vom finanziellen wie politischen Standpunkte aus, manche deutsche Regierungen späterhin auf die ihnen von alters her zustehenden Flusszollgerechtsame gelegt haben, so dürfte es vielleicht auffallend erscheinen, dass sie, ohne Vorbehalt wegen der Konsequenzen des 5. Artikels des Pariser Friedensvertrags vom 30. Mai 1814, beim Wiener Kongress sich betheiligten, und man könnte der Vermuthung Raum geben, dass dieser Artikel von ihnen ganz anders verstanden worden. Allein die Sache erklärt sich einfach daraus, dass bei der Eröffnung des Wiener Kongresses zunächst viele andere Dinge für die kleinern Staaten in Frage standen: erhabenere Titel ihrer Herrscher, Vergrösserung und Arrondirung der Territorien, die künftige deutsche Bundesverfassung u. a. Ein Protest gegen den Artikel 5 des Pariser Friedensvertrags und eventuelle Fernhaltung vom Kongress hätte leicht den sonstigen Ansprüchen prä-

---

*) Wie dies z. B. seitens Portugal gegen den Artikel 10 des Pariser Friedens geschah, was zu der Reservation im Artikel 106 der Wiener Akte Veranlassung gab.

judiciren können, und dazu kam noch die verhältnissmässige finanzielle Geringfügigkeit der Flusszölle nach der Erfahrung der letztvorhergegangenen Jahre. Infolge der Blokade der grossen Flussmündungen und der Kontinentalsperre war die Einnahme von den Flusszöllen um jene Zeit gar sehr herabgesunken, sodass es kaum Wunder nehmen kann, wenn die Bevollmächtigten der betreffenden mittlern und kleinern deutschen Staaten beim Wiener Kongress dem Princip der Befreiung der Flussschiffahrt nach dem Vorbild des Rheinoctroi nur wenig Beachtung zuwandten.

Wie dem aber auch sein mag, es ist unter allen Umständen unbestreitbar, dass der Artikel 5 des Pariser Friedensvertrags und die zu dessen Vervollständigung bestimmten Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte in ihrem vollen ursprünglichen Sinne, wie sich solcher aus der Entstehung jenes Artikels ergibt und womit der Wortlaut durchaus im Einklang steht, unbedingt verbindlich sind für alle Staaten, welche am Wiener Kongresse betheiligt gewesen, und für alle Flüsse, welche nur solche Staaten trennen oder durchströmen, die sogenannten konventionellen Flüsse *). Ebenso unzweifelhaft, wie diese Verbindlichkeit, ist aber andererseits auch das Recht aller Staaten, welche am Wiener Kongress betheiligt gewesen sind, namentlich der acht Mächte, welche den Pariser Frieden von 1814 und die Wiener Kongressakte unterzeichnet haben, zu verlangen, dass die infolge derselben festgestellten völkerrechtlichen Grundsätze für die Schiffahrt auf den konventionellen Flüssen in vollständige Anwendung kommen. Sowol im Pariser Friedensvertrage, als auch in der Wiener Kongressakte, ist die neue Regulirung dieser Schiffahrt ausdrücklich als zum Vortheil des Handels aller Nationen hingestellt und ein integrirender Bestandtheil des europäischen Völkerrechts geworden.

---

**VII.** Wir haben es nach dem speciellen Zweck dieser Publikation hier nicht mit den sonstigen Bestimmungen der Wiener Kongressakte für die Schiffahrt auf den konventionellen Flüssen zu thun, sondern nur die auf das Flusszollwesen bezüglichen Vorschriften derselben ins Auge zu fassen. Diese finden sich in dem Einen Artikel 111 zusammengefasst; allein je kürzer die Vorschriften, um so wichtiger wird es, die wahre Bedeutung und den ganzen Inhalt dieses gewaltigen Artikels 111, den man mit Recht als den Glanzpunkt der ganzen Wiener Akte bezeichnen darf, nachzu-

*) Da die Donau auch die Türkei berührt, welche am Wiener Kongress bekanntlich nicht betheiligt war, so bedurfte es natürlich, um die Grundsätze der Wiener Akte in Bezug auf freie Flussschiffahrt auch auf die Donau anzuwenden, einer besondern völkerrechtlichen Bestimmung, wie solche erst durch den Pariser Frieden v. J. 1856 erfolgt ist.

weisen und ihn gegen allerlei Insinuationen und geradezu falsche Interpretationen zu vertheidigen.

Dieser Artikel enthält im einzelnen folgende Bestimmungen:

1) „Die Schiffahrtsabgaben sollen auf eine gleichförmige, unveränderliche und von der verschiedenen Beschaffenheit der Waaren insoweit unabhängige Art festgesetzt werden, als erforderlich ist, um eine ins einzelne gehende Prüfung der Ladung auf Defraudations- und Kontraventionsfälle beschränken zu können."

Diese Vorschrift ist an sich so klar und bestimmt, dass sie keiner weitern Erläuterung bedarf. Derselben ist auch in allen seit 1815 regulirten Flusszolltarifen durch Einführung einer durchgängigen Verzollung nach dem Gewicht entsprochen worden, und sind in dieser Hinsicht entweder gar keine Klagen vorgekommen, oder doch nur solche Beschwerden, welche im Vergleich mit denen über sonstige Verkehrsbelästigungen unbedeutend erscheinen.

2) „Der Betrag der Flussschiffahrtsabgaben soll nach den örtlichen Verhältnissen bestimmt werden, die eine allgemeine Regel in dieser Hinsicht nicht zulassen."

Bei oberflächlicher Betrachtung könnte dieser Satz als eine Beschränkung für die Befreiung der Schiffahrt von den frühern Belastungen, als eine theilweise Wiederaufhebung der sonst in diesem Artikel zu Gunsten der Schiffahrt und des Handels festgestellten Normen angesehen werden, und er ist in der That mitunter in diesem Sinne gemissdeutet worden. Allein das ist eine unzulässige, irrige Supposition. Man wird bei der Auslegung eines so reiflich erwogenen und folgewichtigen Aktenstückes, wie die Flussschiffahrtsbestimmungen der Wiener Akte es in jeder Hinsicht zu sein beanspruchen müssen, nicht leichthin annehmen dürfen, dass darin etwas Ueberflüssiges oder selbst einander Widersprechendes aufgenommen sei. Der einfache Wortlaut, und wo wegen dessen Kürze eine Erklärung erforderlich ist, dasjenige Verständniss, welches aus dem Zusammenhange des fraglichen Satzes mit den übrigen unmittelbar vorangehenden oder nachfolgenden Sätzen, sowie aus der Entstehung des Artikels und den ihm zum Grunde liegenden ältern Aktenstücken, in ungezwungener und genügender Weise sich ergibt, muss massgebend sein. Hiernach kann aber bei unbefangener Prüfung der Verhältnisse über die wahre Bedeutung der obenstehenden Bestimmung des Art. 111 der Wiener Akte ein begründeter Zweifel schwerlich obwalten.

Im ursprünglichen Rheinoctroi, welches den Ausgangspunkt für die Flussschiffahrtsbestimmungen des Pariser Friedens und demgemäss auch der Wiener Kongressakte bildet, war (wie im Vorhergehenden nachgewiesen worden) als der hauptsächliche Zweck desselben die Erzielung von Einnahmen, um die Kosten der Unterhaltung der Leinpfade und des

Fahrwassers zu decken, anerkannt. Da dieser Zweck auch bei den neu einzurichtenden Schiffahrtsabgaben der übrigen konventionellen Flüsse ins Auge gefasst werden sollte, so folgte daraus die Nothwendigkeit, auf die Feststellung eines für alle Flüsse gleichmässigen Tarifs nach Verhältniss der Länge der durchfahrenen Strecken und auf eine strikte Uebertragung des Rheinoctroi zu verzichten. Die Kommission des Wiener Kongresses, welche die Flussschiffahrtsbestimmungen berieth und vorlegte, musste sich sagen, dass die von ihr aufgestellten allgemeinen Normen Anwendung finden sollten auf Flüsse der verschiedensten Art. Gehörten nicht Tajo, Po, Maas, Weser, Elbe und Weichsel zu den konventionellen Flüssen, und wie abweichend sind die Schiffahrts- und Uferverhältnisse dieser Ströme? Wie verschieden müssen also auch die Ausgaben für die Wasserbauten sich bei ihnen gestalten? Es war mithin eine nothwendige Bestimmung in dem Artikel über die künftigen Flusszolltarife, „dass der Betrag dieser Abgaben nach den örtlichen Verhältnissen, welche in dieser Hinsicht eine allgemeine Regel nicht zulassen, geregelt werden solle.“

Und diese einfache Erklärung stimmt völlig mit dem Wortlaut und dem Zusammenhange, während jede andere Deutung dem Artikel entweder eine rein überflüssige Phrase oder einen augenscheinlichen Widerspruch zwischen seinen einzelnen Sätzen unterlegt.

3) „Die neuen Schiffahrtsabgaben dürfen in keinem Falle die gegenwärtig bestehenden *(ceux existants actuellement)* überschreiten.“

Abseiten solcher Regierungen, die im einseitigen Finanzinteresse einer zeitgemässen liberalen Regulirung der Flusspassagezölle, auch nach dem Inkrafttreten der Wiener Akte, abgeneigt blieben, ist dieser Satz vielfach zu ihren Zwecken benutzt worden. Man hat in ihm den eigentlichen Schwerpunkt des ganzen Reglements für die neuen völkerrechtlichen Schiffahrtsbestimmungen hinsichtlich der konventionellen Flüsse erkennen wollen. Hiernach will man als den Hauptzweck derselben geltend machen, dass durch die Wiener Akte nur jeder weitern Erhöhung der bestehenden Flusszölle über ihren Betrag am 14. Juni 1815 hinaus habe vorgebeugt werden sollen, und dies sei etwas sehr Grosses. Nicht selten ist man sogar noch weiter in dieser Richtung gegangen und hat aus dem in Rede stehenden Satze des Artikels 111 den Anspruch ableiten wollen, dass dadurch die Wiener Kongressakte den Besitzstand der am 14. Juni 1815 in wirklicher Anwendung gewesenen Flusszölle, ohne Rücksicht auf deren Rechtstitel, sanktionirt habe; dass es somit von da an von dem freien Belieben oder der „Konvenienz“ jeder einzelnen Regierung abgehangen habe und noch abhänge, ob und wie weit sie von den im Jahre 1815 angewandten Flusszollrollen oder den dafür seitdem als Aequivalent vertragsmässig eingetretenen Schiffahrtstarifsätzen etwas nachlassen wolle,

oder nicht, gleichviel wie das allgemeine Bedürfniss des Verkehrs auf dem konventionellen Flusse sei.

Es kann nichts Willkürlicheres geben als solche Deutung, welche in keinerlei Weise, weder durch den wörtlichen Inhalt noch den Zusammenhang des fraglichen Satzes, gerechtfertigt wird. Derselbe gibt nämlich ganz und gar keine positive Norm für die einzuführenden neuen Flusszölle, sondern bestimmt lediglich die Grenze, welche diese Abgaben in keinem Falle sollen überschreiten dürfen. Es soll eine solche Ueberschreitung in keinem Falle stattfinden, also auch dann nicht, wenn die örtlichen Verhältnisse — etwa der bisherige niedrige Betrag der Abgaben und die Kostspieligkeit der Unterhaltung des Leinpfads und des Fahrwassers — solches motiviren möchten und wenn auch alle betheiligten Uferstaaten damit einverstanden wären; die völkerrechtliche Vorschrift der Wiener Akte lautet in dieser Beziehung ganz allgemein und unbedingt. Thatsächlich freilich könnte dennoch vielleicht unter Umständen bei einem konventionellen Flusse eine Erhöhung der Schiffahrtsabgaben über den Bestand von 1815 hinaus eintreten, ohne dass von irgendeiner Seite Einsprache dagegen geschieht; allein ein solches Vorgehen bliebe deshalb doch immer eine Verletzung des positiven europäischen Völkerrechts, gegen welche, auch nach langer Dauer, jeder Staat, der an dem Wiener Kongress sich betheiligt und nicht ausdrücklich seine Einwilligung zu solcher Abweichung ertheilt hat, einzuschreiten das Recht hätte.

Eine fernere Willkür bei Deutung des fraglichen Satzes hat sich darin gezeigt, dass man die Worte „*ceux existants actuellement*“ so hat verstehen wollen, als wenn dadurch die am 14. Juni 1815 in Anwendung gewesenen Flusszolltarife, nach ihrem damaligen faktischen Bestande, ohne Rücksicht auf ihre Berechtigung, sanktionirt und als Grundlage der neuen Regulirung anerkannt wären. Eine solche Hypothese ist in jeder Beziehung unhaltbar; denn einmal liegt die Bedeutung des „faktischen“ im Gegensatz zum „rechtlichen“ Bestande keineswegs in dem Ausdruck „*actuellement*“, und dann widerstreitet eine solche Annahme ebenso sehr der ganzen Tendenz der Wiener Akte wie der natürlichen Billigkeit. Wie ist es denkbar, dass der Wiener Kongress, ohne alle besondere Veranlassung oder vorgängige Untersuchung, sich dazu hätte hergeben sollen, solche Zölle, welche eigenmächtig, vielleicht erst kurz vor dem 14. Juni 1815, unter Widerspruch der betheiligten Uferstaaten, in die Höhe geschroben wären, kurzweg zu sanktioniren! Wäre ein derartiges Verfahren nicht eine offenbare unnöthige Beeinträchtigung der Rechte anderer Uferstaaten gewesen, deren Regierungen mit grösserer Gewissenhaftigkeit und Schonung die althergebrachten Zollrollen innegehalten, oder welche gar keine Flusszölle erhoben hatten, und dagegen eine Belohnung derjenigen Regierungen, von denen bestehende Reichs-

gesetze oder Verträge missachtet worden waren? Wenn der Artikel 111 der Wiener Kongressakte bestimmt, die neuen Flussschiffahrtsabgaben sollen in keinem Falle die beim Abschluss der Akte, also die am 14. Juni 1815 *[actuellement]* bestehenden, Zölle *[droits]* übersteigen, so kann hierunter nichts anderes verstanden werden, als die unbedingte und unbeschränkte Vorschrift, dass (wenn besondere Umstände im Interesse der Schiffahrt wegen der dafür zu verwendenden Kosten hohe Abgaben motiviren sollten) das Maximum dieser Zölle jedenfalls derjenige Betrag sein solle, welcher im Juni 1815 wirklich bestand, d. h. rechtlich begründet war.

4) „Bei Feststellung des Tarifs soll von dem Gesichtspunkte ausgegangen werden, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern, und das Rheinoctroi wird dabei zur ungefähren Richtschnur dienen können.“

Diese Bestimmungen geben allein die positive Norm für die neu einzuführenden Schiffahrtsabgaben. In ihrer Kürze enthalten sie aber gerade das, was als völkerrechtlicher Grundsatz für die Regulirung von Passagezöllen, soweit dieselben auf gemeinschaftlichen Flüssen aufrecht erhalten werden sollen, der Natur der Sache nach, für alle Zeiten und alle Länder gelten muss, und es wird schwerlich gelingen, hierfür einen bessern Ausdruck zu finden.

Wie es aber oft geschieht, dass gerade das Beste am ehesten verkannt oder gemissbraucht wird, so ist es auch in Bezug auf diese Fundamentalbestimmungen der Fall gewesen. Man hat mitunter keinen Anstand genommen, um sich den Konsequenzen dieses Satzes zu entziehen, denselben als eine nichtssagende Phrase, ja geradezu als etwas Absurdes hinzustellen. Es ist behauptet worden, kein Zoll, und wenn er noch so unbedeutend sei, erleichtere die Schiffahrt, und wenn also als Gesichtspunkt für Regulirung eines Flusszolltarifs die Beförderung des Handels durch Erleichterug der Schiffahrt hingestellt werde, so sei das ein offenbarer innerer Widerspruch, und das habe man schon 1815 beim Wiener Kongress ebenso gut beurtheilen können wie jetzt. Die weitere sich aus diesen Prämissen von selbst ergebende Schlussfolgerung, dass hiernach der Artikel 111 etwas augenscheinlich Unvernünftiges besage und deshalb der in Rede stehende Satz gewissermassen als in rechtlicher Hinsicht bedeutungslos betrachtet werden müsse, wird zwar nicht geradezu ausgesprochen, allein sie erscheint dadurch indicirt, dass gar nicht versucht wird, den Satz in anderer Weise, sachgemäss und nach seinem Zusammenhange mit dem übrigen Inhalt des Artikels 111, zu interpretiren.

Thut man dies letztere, so lässt sich dem Satz kein anderer Sinn und Zweck beilegen als folgender: Auf den konventionellen Flüssen werden alle bisherigen Flusszölle aufgehoben und soll ein ganz neues Schiffahrtsabgabensystem eingerichtet werden, wobei das Rheinoctroi zur un-

gefähren Richtschnur dienen kann. Die Grundzüge des Octroi bestanden aber darin, dass für den schiffbaren Lauf des Rheines, bei einer Länge von etwa 100 Meilen, die gesammten Abgaben der höchsten Tarifklasse auf 2 Francs per Centner aufwärts und auf 1 Franc 33 Cent. niederwärts gesetzt und nach den Uferstrecken der verschiedenen Staaten vertheilt waren. Das ist jedoch keine positive Vorschrift, sondern diese wird durch die Bestimmung gegeben, dass man bei Feststellung des Tarifs von dem Gesichtspunkt auszugehen habe, den Handel durch Erleichterung der Schiffahrt zu befördern. Eine Erleichterung der Flussschiffahrt geschieht bekanntlich der Hauptsache nach auf zweierlei Weise: durch Ermässigung der Abgaben und durch Herstellung und Erhaltung eines guten Fahrwassers. Soll eine bedeutende Herabsetzung oder selbst die Aufhebung der Abgaben durch Vernachlässigung der zur Erhaltung des Fahrwassers erforderlichen Arbeiten kompensirt werden, so kann unter Umständen das Heilmittel leicht nachtheiliger werden als das Uebel war; denn ein gut unterhaltenes Fahrwasser und, wenn es zu diesem Zwecke sein muss, dagegen mässige Schiffahrtsabgaben, welche mit den auf den konkurrirenden Handelswegen erhobenen Abgaben im Verhältniss stehen, werden dem Schiffer in der Regel willkommener sein, als Zollbefreiung bei schlechter Fahrbahn, bei der sein Fahrzeug oft nur halb oder noch weniger laden kann und wo bei niedrigem Wasserstand die Schiffahrt mitunter gänzlich unterbrochen wird. Das Traurigste ist freilich ein Zustand, wie er seit lange bei der Elbe notorisch stattfindet, enorme Zollbelastung und dabei progressive Verschlechterung des Fahrwassers infolge der Vernachlässigung der nothwendigsten hydrotechnischen Arbeiten. Es ist dies das vollständige Gegentheil von dem, was Artikel 111 der Wiener Akte durch die weise Vorschrift gewollt hat, dass die Erleichterung der Schiffahrt der leitende Gesichtspunkt für die künftigen konventionellen Flusszolltarife sein solle. Diese Bestimmung schliesst sich im Artikel 111 unmittelbar an den vorhin erörterten Satz, dass der Betrag der Schiffahrtsabgaben nach den verschiedenen örtlichen Verhältnissen zu bemessen sein werde, und hängt mit diesem aufs engste zusammen. Diese Sätze geben nur dann einen in den Zusammenhang passenden, vernünftigen Sinn, wenn man in den Artikel 111 nicht willkürlich hineinträgt, was in demselben mit keinem Worte erwähnt oder nur angedeutet wird, einen selbständigen finanziellen Zweck der Schiffahrtsabgaben. Die darin angegebene positive Norm für die künftigen Zolltarife der konventionellen Flüsse besteht darin, dass dieselben nicht höher sollen gesetzt werden, als um den Ertrag aufzubringen, welcher erforderlich ist, um den Leinpfad und das Fahrwasser in gutem Stande zu erhalten, falls diese Kosten nicht anderweitig gedeckt werden sollten. Die positive Vorschrift, dass die Erleichterung der Schiffahrt für die Zolltarife auf den konventionellen Flüssen massgebend sein solle, ist

mithin sehr verständig und gewichtig; man hat noch nichts Besseres ausgefunden und muss dieselbe daher auch da, wo sie in den seitdem verflossenen 45 Jahren leider noch immer unberücksichtigt geblieben, endlich zur praktischen Anwendung bringen.

Wir können indess diesen Gegenstand nicht verlassen, ohne zuvor noch zweier Einwendungen zu gedenken, welche gegen die vorstehende Auslegung vorgebracht worden. Man beruft sich erstens darauf, dass beim Rheinoctroi auch ein rein finanzieller Gesichtspunkt mit massgebend gewesen sei, indem bei Feststellung desselben ein Theil des Ertrags ausdrücklich zur Zahlung gewisser darauf angewiesener Renten mit bestimmt gewesen sei. Dies hat allerdings seine Richtigkeit (s. o. S. XXI.), allein es ist wohl zu bemerken, dass in dem das Rheinoctroi begründenden Artikel 39 des Reichsdeputationsschlusses vom Jahre 1803 die Nettoeinnahmen von den künftigen Schiffahrtsabgaben vor allem zur Unterhaltung des Leinpfads und des Fahrwassers bestimmt werden, und dass nur accessorisch der Ueberschuss jener Einnahmen für andere finanzielle Zwecke angewiesen wird. Es kann hiernach zugegeben werden, dass wenn an der Elbe oder einem andern konventionellen Flusse analoge Verhältnisse bestanden wie am Rhein, welche die temporäre Verwendung eines relativ geringen Theils des Ertrags der neuen Schiffahrtsabgaben wünschenswerth hätten erscheinen lassen, unter Zustimmung sämmtlicher Uferstaaten und unter Aufrechthaltung des Hauptprincips des Rheinoctrois, eine solche Modifikation, unbeschadet der Ausführung der Artikel 108—116, als rechtmässig anerkannt werden müsste. Es ist jedoch ein ganz wesentlicher Unterschied zwischen einer solchergestalt eingeräumten Modifikation nach der Analogie des Rheinoctroi und der Behauptung, dass in der Wiener Akte die rein finanzielle Berechtigung der Flusszölle grundsätzliche Anerkennung gefunden. Von dieser ist mit keinem Worte die Rede.

Der andere Einwand ist entnommen aus dem siebenten Konferenzprotokolle der vom Wiener Kongress niedergesetzten Kommission für die freie Flussschiffahrt (s. die Aktenstücke S. 9). Es wird hier berichtet, der Grossbritannische Bevollmächtigte habe beantragt, „den Grundsatz aufzustellen: die Schiffahrtsabgaben sollten nicht als eine Quelle direkten Einkommens betrachtet werden können“, habe jedoch auf sein Amendement nicht weiter bestanden, nachdem die übrigen Bevollmächtigten gemeint, dass man dies Princip nicht voranstellen könne, und nachdem von Herrn von Humboldt insbesondere bemerkt worden, diese Stipulation sei zu präcis, als dass die Mächte sich so die Hände binden sollten.

Auch dieser Einwand erledigt sich bei näherer Prüfung durch eine einfache Erläuterung. Lord Clancarty hatte sein Amendement zu der Fassung des damals vorliegenden Entwurfs gestellt, wonach es hiess: die Abgaben von der Schiffahrt sind hauptsächlich dazu bestimmt, die

Kosten ihrer Unterhaltung zu bestreiten. Es musste diese Fassung ihm deshalb bedenklich erscheinen, weil dadurch der finanzielle Zweck der Flusszölle zwar nicht als Hauptsache, aber doch in zweiter Linie anerkannt wurde. Andererseits erscheint das Bedenken der übrigen Bevollmächtigten gegen das Amendement des Lord Clancarty ebenfalls nicht unbegründet. Denn dadurch wäre abgewichen worden von der im Pariser Friedensvertrag und durch das Vorbild des Rheinoctroi vorgeschriebenen Basis, über welche hinaus die am Wiener Kongress betheiligten Staaten nicht gebunden waren, und es musste auch bei den übrigen konventionellen Flüssen den Uferstaaten überlassen bleiben, eventuell analoge Ausnahmen anzuordnen, wie beim Rhein geschehen. Was aber die Hauptsache, wie das Clancarty'sche Amendement zurückgenommen worden, so wurde auch diejenige Fassung des Entwurfs, wogegen es gerichtet gewesen, aufgegeben. In den sehr kurz gefassten Protokollen findet es sich nicht besonders erwähnt, allein man entnimmt es aus den schliesslich angenommenen Artikeln, welche jene Fassung nicht mehr enthalten.

Haben wir die Einwendungen gegen die oben erörterte Bedeutung der Hauptsätze des Artikel 111 erwähnt, so möge nicht minder eine bemerkenswerthe Bestätigung derselben hervorgehoben werden. Es liegt diese vor in der am 7. November 1857 abgeschlossenen Donauschiffahrtsakte. Der Pariser Traktat von 1856 hat festgestellt, dass die Bestimmungen der Wiener Kongressakte für freie Flussschiffahrt künftig auch auf die Donau volle Anwendung finden sollen. Die Donauuferstaaten haben den Artikel 111 der Wiener Akte so verstanden, dass (Artikel 19 und 20 der Donauakte) „sämmtliche bisher bestehende Gebühren und Abgaben dieser Art, sie mögen was immer für einen Namen haben und sie mögen im Besitze des Staats, der Gemeinden, Korporationen oder Privaten sich befinden, hiermit gänzlich aufhören"; die künftig etwa einzuführenden neuen Gebühren sind „nur für wirklich benutzte Anstalten und geleistete Arbeiten einzuheben". Auch „sollen die Gebühren für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art über das gegenwärtige Ausmass nicht erhöht und bei neu errichteten oder mit erheblichen Kosten wesentlich verbesserten nicht höher bestimmt werden, als zur Deckung der Unterhaltskosten sammt den Zinsen des Anlagekapitals annäherungsweise erforderlich ist." *)

*) Auch in den Verträgen über die freie Schiffahrt auf dem Po vom 3. Juli 1849 und 12. Febr. 1850 ist aufs bestimmteste der Grundsatz anerkannt, dass, unter Wegfall aller frühern Passagezölle, künftig nur solche Schiffahrtsabgaben erhoben werden sollen, welche durch das Interesse des Handels selbst motivirt werden. Im 17. Artikel dieser Verträge heisst es: „i Governi degli Stati segnatarj, partendo dal principio, che il loro vero interesse consista nel favorire il commercio e che la tassa per la navigazione sia esclusivamente destinata a far fronte alle spese di manutenzione e miglioramento del corso del fiume, per aumentare vieppiù la sicurezza e la facili-

Das ist ein klares und richtiges Verständniss des Artikels 111 der Wiener Kongressakte; — wie ganz anders hat sich die Sache bisher in der Elbschiffahrtsakte gestellt! —

Der Schlusssatz des genannten Artikels 111 scheint nie Gegenstand eines Zweifels oder von Beschwerden gewesen zu sein, und ist es also nicht nöthig, hierbei zu verweilen.

Dagegen wird über den Anfang des zweiten Absatzes des Artikels 116 der Wiener Akte einiges zu bemerken sein, weil derselbe zur Ablehnung von Herabsetzung bestehender hoher Flusszolltarife vorzugsweise benutzt wird. Er lautet:

„Nach erfolgter Vereinbarung des Reglements kann dasselbe nur im Einverständniss aller Uferstaaten abgeändert werden."

Diese Bestimmung ist klar und unanfechtbar — unter Vorbehalt einer Bedingung jedoch, die ihrerseits ebenso klar und unanfechtbar ist. Diese Bedingung besteht darin, dass das vereinbarte Reglement wirklich den im Artikel 5 des Pariser Friedens und in den Artikeln 108—116 der Wiener Kongressakte vorgeschriebenen Grundsätzen vollständig entspreche. Ist dies nicht der Fall, so ist jeder am Wiener Kongress betheiligt gewesene Staat berechtigt, jederzeit Abänderung des Reglements zu verlangen. Artikel 116 der Wiener Akte wird für die Uferstaaten eines konventionellen Flusses erst dann rechtskräftig, wenn dieselben den Artikel 108 derselben Akte zuvor erfüllt haben. Dieser besagt aber, dass von den Uferstaaten gemeinschaftlich alles dasjenige festzustellen, was sich auf die Schiffahrt des gemeinschaftlichen Stroms bezieht, auf Grundlage der in den Artikeln 108—116 aufgestellten Grundsätze. Wenn nun ein Reglement abgeschlossen worden, in welchem Artikel 111 keine volle Anwendung gefunden, so ist dasselbe nicht so abgeschlossen, wie Artikel 108 vorschreibt, und kann mithin auch nicht unter der Garantie des Artikels 116 stehen.

---

**VIII.** Wir wollen nun zunächst untersuchen, welche Anwendung die Flussschiffahrtsbestimmungen der Wiener Kongressakte, insbesondere der Artikel 111 derselben, in Bezug auf die Elbschiffahrt gefunden hat.

Schon der Anfang war nicht günstig; man begann gleich mit der Nichtbeobachtung einer wichtigen Bestimmung der Wiener Akte.

Im Artikel 108 war nämlich ausgemacht, dass Bevollmächtigte der Uferstaaten der konventionellen Flüsse spätestens sechs Monate nach Beendigung des Kongresses zusammentreten sollten, um gemein-

---

tazione della navigazione stessa, si obbligano formalmente di non ammettere un aumento della tassa predetta, se non che per motivi i più giusti e più urgenti.

schaftlich unter Zugrundelegung der aufgestellten Grundsätze die Reglements festzusetzen. Die Elbschiffahrtskommission trat aber erst am 18. Juni 1819 in Dresden zusammen, also erst nach 48, statt nach 6 Monaten. Diese Verzögerung trägt unverkennbar einen guten Theil der Schuld des unbefriedigenden Resultats jener konstituirenden Elbkommission. Die Oesterreichische Regierung hätte offenbar ungleich günstigere Umstände für die von ihr später mit der aufrichtigsten Uneigennützigkeit und aller Beharrlichkeit erstrebte Durchführung jener Grundsätze gefunden, wenn nach Anleitung der Akte von ihr schon zu Ende 1815 die Kommission zusammenberufen wäre, als das Bewusstsein der Verbindlichkeit gegen die Anordnungen des Kongresses bei allen kleinern Staaten noch so viel lebhafter war und man andererseits die ältern Zollerhebungen noch nicht wieder gehörig hatte organisiren und erhebliche Einkünfte daraus ziehen können.

Die in diesem Bande S. 16—47 mitgetheilten Auszüge aus den zweijährigen Verhandlungen der Elbschiffahrtskommission weisen es deutlich nach, wie bei Beginn derselben freilich noch allseitig ausdrücklich anerkannt wurde, „dass die Bestimmungen, welche die Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte enthalten, als Basis und alleinige Richtschnur bei ihren Verhandlungen zu dienen hätten und dass der zu regulirende Fluss in seinem Laufe als ein gemeinschaftliches, organisches Ganzes zu betrachten sei;" — wie aber von da ab, von Monat zu Monat, mehr und mehr eine davon wesentlich abweichende Auffassung zur Geltung kam, wonach der faktische Besitzstand der Elbzollerhebungen und die Abhängigkeit des Zustandekommens der neuen Regulirung im ganzen von der nach Konvenienz zu ertheilenden oder zu versagenden Zustimmung jedes einzelnen Uferstaats für den Elbzolltarif die Basis und Richtschnur bildeten.

Oesterreich und Hamburg waren es allein, welche im Sinne des Artikels 111 der Wiener Akte die Umgestaltung des Elbzollwesens herbeizuführen fortdauernd bestrebt waren. Von Oesterreichischer Seite wurde gleich anfangs ein Projekt vorgelegt, welches das Rheinoctroi zum Vorbild genommen hatte und im Artikel 4 den Grundsatz aussprach, „dass die auf der Schiffahrt lastenden Abgaben vorzüglich zu den Kosten verwendet werden sollten, welche die Unterhaltung der Leinpfade und die Arbeiten im Strombette erfordern" (s. S. 17), und wiederholt daran erinnert, dass die Wiener Kongressakte vorschreibe, dass „man bei Anfertigung des Tarifs von dem Grundsatz ausgehen solle, den Handel zu ermuntern, indem man die Schiffahrt erleichtere" (s. S. 27 u. a.). Selbst Mecklenburg sprach sich dahin aus (s. S. 36): „nach dem Art. 5 des Pariser Friedensinstruments vom 30. Mai 1814, sowie nach den Wiener Kongressbeschlüssen und besonders nach den hiesigen Verhandlungen konnte lange nicht ein Zweifel darüber aufkommen, dass es die gemein-

same Absicht sei, das Rheinoctroisystem, mehr oder minder modificirt, auf die Elbe anzuwenden.

Im diametralen Gegensatz hierzu wurden von Hannover folgende Behauptungen aufgestellt: die Wiener Kongressakte „konnte und wollte bestimmt nicht den Handel und die Schiffahrt auf Kosten wohlerworbener Rechte heben"; — „jede Verminderung der bisherigen Zollgefälle ist zu empfangen als ein freiwilliges und mit Dank anzuerkennendes Opfer von seiten derjenigen, die es bringen"; — „es sei thöricht, die Kolonialprodukte und die Industrieprodukte fremder Nationen auf eine ganz ausser Verhältniss seiende Weise zu erleichtern"; — „Hannover könne nur den *status quo* von 1815 als die einzig billige Basis für die Regulirung der künftigen Zollgefälle anerkennen".

Wenn nun auch Preussen, Sachsen, Anhalt und Dänemark, und selbst Mecklenburg im Anfange *), keineswegs mit gleicher Entschiedenheit, wie Hannover, für den eben angedeuteten Standpunkt auftraten, so gewann derselbe doch immer mehr Einfluss, weil es an kräftiger Zurückweisung fehlte und Gefahr zu drohen schien, dass wenn man darauf nicht eingehe, alles beim alten bleiben werde, mit dem alleinigen Unterschied, dass die bisherige Zollbelastung bei der inzwischen eingetretenen schärfern Kontrole noch viel drückender werden musste. Die Kommission, weil sie die allein berechtigte Basis des Artikel 111 der Wiener Akte aufgegeben hatte, verlor sich (wie 1798 die Reichsfriedensdeputation in Rastadt s. o. S. XVIII) über die Zollfrage in unabsehbare Diskussionen, und die Dresdener Elbkommission hätte 1821 aller Wahrscheinlichkeit nach eine gleiche Endschaft genommen, wie die Hamburger Elbkommission von 1669 (s. o. S. XVI), wenn nicht endlich die treffende Bemerkung des Mecklenburgischen Bevollmächtigten in der 31. Konferenz durchgedrungen wäre: „der Zeitverlauf werde die Schwierigkeiten und Bedenken immer noch mehren und sie unübersteiglich häufen; — kurz, auf dem jetzigen Behandlungswege könne die Kommission zwar noch Jahre lang fortarbeiten, werde aber nie eine Vereinbarung zu Stande bringen"; man möge aneinander ordnen, was jeder Staat zugestehen wolle, und das Weitere einer künftigen Revisionskommission vorbehalten.

---

*) Dass Mecklenburg nur durch den Vorgang Hannovers veranlasst wurde, den Konsequenzen der Wiener Kongressakte in Bezug auf den Elbzolltarif nicht Folge zu geben, erhellt klar aus folgender Stelle des Mecklenburgischen Votums am 7. Nov. 1820 (s. S. 36): „Der Rechtsbestand jener kommissarischen Beschlüsse [auf Grund des Artikel 5 des Pariser Friedens und der Wiener Akte] bleibe immerhin unerörtert, allein wenn die neuerliche Verneinung desselben [abseiten Hannovers am 17. Okt. 1820] unerwartet war, so führte sie natürlich auch auf rechtliche Erwägungen zurück, die man sonst wol jenen höhern Ansichten untergeordnet hätte etc. — Mecklenburgs Fürstenhaus war immer, wo es das Gemeinwohl galt, entschlossen vorangegangen; auch hier wollte es wahrlich nicht zurückbleiben!"

Auf solche Weise kam denn der Elbzolltarif von 1821 zu Stande, welcher einen Normalzollsatz von 27½ gGr. K.-M. für den Centner Hamburger Gewicht, nebst Rekognitionsgebühr für das Fahrzeug, feststellte und angeblich eine Herabsetzung der bisherigen Elbzölle um etwa 7 Groschen gewähren sollte, in der Praxis aber eine durchschnittlich bedeutend vermehrte Zollbelastung des Elbverkehrs herbeiführte. Die Regulirung war, im Vergleich mit dem Zustande vor 1815, weit mehr zu Gunsten der Elbzollkassen als des Handels ausgefallen und stand im offenbaren Widerspruch mit Artikel 111 der Wiener Akte, wie nachstehende Bemerkungen darthun.

Diesem Artikel gemäss durften, wie oben nachgewiesen ist, die neuen Schiffahrtsabgaben in keinem Falle diejenigen übersteigen, welche im Juni 1815 rechtmässig bestanden hatten. Dieser Bestimmung war die Kommission so wenig nachgekommen, dass sie nicht einmal eine Untersuchung hinsichtlich des wirklichen rechtlichen Bestandes der verschiedenen Elbzölle im Jahre 1815 und eine nähere Prüfung der ihr von den verschiedenen Regierungen übergebenen Zollrollen der einzelnen Elbzollämter vornahm, sondern diese Rollen ohne weiteres dem neu zu begründenden Tarife zum Grunde legte. Dass dieser Vorwurf nicht auf blosser Hypothese beruht, dafür sprechen gewiss unverdächtige Zeugnisse, nämlich mehrere, ohne Widerspruch gebliebene, hierauf bezügliche protokollarische Erklärungen der Mecklenburgischen Regierung. Ihr Bevollmächtigter sagt unter anderm in der 31. Konferenz am 7. November 1821 (s. S. 36): Mecklenburg habe wohl ganz allein [diese Worte sind im Originalprotokoll unterstrichen] seit 1623, ohne Beachtung der Einbussen durch Verminderung des Geldwerthes und andere Veränderungen, nicht die mindeste Ueberschreitung seiner Rolle unternommen!" — — „Wenn dessenungeachtet ihm nun neue Opfer in gleichem Masse mit andern Staaten angesonnen werden, so dürfe man billig fragen: wäre das Resultat nicht ganz anders, wenn Mecklenburg in allen direkten wie indirekten Zollerhöhungen mit andern Staaten gleichen Schritt gehalten?" (s. S. 37) Und noch in der ersten Revisionskommission spricht Mecklenburg sich am 10. Februar 1824 dahin aus (s. S. 62): Die ganze Taritbestimmung beruhe offenbar auf Vergleich, ohne Untersuchung; — — „wie hätte sonst so manches eintreten können, was eigentlich der gemeinsamen Absicht der allerhöchsten Kontrahenten, bestehenden Elbvereinen, sogar den neuesten Bündnissen und der Wiener Kongressakte geradezu entgegen ist?"

Wenn auf solche Weise bei Feststellung des neuen Elbzolltarifs sogar die in der Wiener Akte mit aller Bestimmtheit vorgeschriebene Grenze des Maximums überschritten wurde, so leuchtet von selbst ein, dass noch viel weniger die eigentliche positive Richtschnur für diesen Tarif, die Erleichterung der Schiffahrt, unter Berücksichtigung der örtlichen Ver-

hältnisse des Fahrwassers, dabei in Betracht gekommen sein kann. Abgesehen, wie gesagt, von den vereinzelten und unbeachtet gebliebenen Erklärungen Oesterreichs und Hamburgs, wurde über die Elbzollfrage in der konstituirenden Elbkommission so verhandelt, als ob der Pariser Frieden und die Wiener Kongressakte die Bestimmung enthalten hätten: gemeinschaftliche Kommissionen der Uferstaaten der konventionellen Flüsse sollten allerdings neue Flusszolltarife feststellen, allein der leitende Gesichtspunkt solle dabei sein, die künftigen Zölle ja so einzurichten, dass auch die vorangegangene willkürlichste Erhöhung der alten Zollrollen sanktionirt würde, dass die einzelnen Uferstaaten, welche bisher schon Elbzollerhebungen gehabt, möglichst grossen finanziellen Gewinn von der neuen Feststellung hätten, und dass lediglich diese Rücksicht die Grenze für die Höhe der Zollsätze abzugeben habe. Dass dem Artikel 5 des Pariser Friedens und Artikel 111 der Wiener Kongressakte die Voraussetzung einer Aufhebung aller bisherigen Rechtstitel auf Schiffahrtsabgaben von den konventionellen Flüssen, und der Zweck einer Erleichterung der Schiffahrt im allgemeinen Interesse durch gute Instandhaltung des Fahrwassers mittels der aus mässigen Flusszöllen hierzu erzielten Einnahmen zum Grunde gelegen haben, davon findet man in dem Resultate der Elbkommission gar keine Spur.

Und noch in anderer Hinsicht liess diese erste Elbkommission sich eine auffällige Nichtbeachtung der Wiener Akte zu Schulden kommen, indem sie nämlich den Hannoverschen Elbzoll zu Brunshausen (Stade) in die Regulirung nicht mit einbegriff, obschon ihrer Kompetenz der ganze Lauf des Flusses, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis zu seiner Mündung, zugewiesen war.

---

**IX.** Die Hoffnung, welche Oesterreich und Hamburg beim Abschlusse der Elbakte hegten, dass die bei diesem Vertrage in Hinsicht des Zollwesens zu vermissende Beachtung der Fundamentalsätze der Wiener Akte durch die vorbehaltene Revision sich später wenigstens einigermassen werde ausgleichen und nachholen lassen, ist keineswegs in Erfüllung gegangen. Wie wenig auch die ursprüngliche Elbakte dem Bedürfniss des Verkehrs und den völkerrechtlichen Anforderungen entsprach, der Uebelstand liess sich einstweilen ertragen, sobald nur der Beschluss der Elbkommission vom 13. Februar 1821 und des Artikels 30 der Elbschiffahrtsakte zur Ausführung kamen, welche wie folgt lauteten:

Kommissionsbeschluss. „Sollte die Erfahrung eine Herabsetzung des demnächst für den ganzen Lauf der Elbe zu fixirenden Tarifsatzes zur Beförderung des Handels und der Schiffahrt als wünschenswerth darstellen, — — so bleibt es der Revisionskommission vorbehalten, eine Ermässigung, sowol im ganzen als für den Tarif einzelner Staaten, zu

bewirken, und es lässt sich in dieser Beziehung ein bereitwilliges Entgegenkommen der Uferstaaten voraussetzen.“

Artikel 30 der Elbschiffahrtsakte. — — „Der Zweck und der Wirkungskreis dieser Revisionskommission sind: sich von der vollständigen Beobachtung der gegenwärtigen Konvention zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen.

Diese wird jeder Bevollmächtigte bei seiner Regierung zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen.“

Vorstehender Kommissionsbeschluss und Artikel der Elbakte haben jedoch ebenso wenig ihren beabsichtigten Zweck erreicht, wie der Artikel 5 des Pariser Friedens und die Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte. Es haben seit Abschluss der Elbschiffahrtsakte vier Revisionskommissionen auf Grund des Artikels 30 derselben stattgefunden, welche zusammen (ohne die Vertagungen der dritten Revisionskommission einzurechnen) über 47 Monate getagt und 123 officielle Konferenzen abgehalten haben; — allein der Elbzolltarif von 1821 hat dessenungeachtet keine principielle Herabsetzung erfahren. Der Normalzollsatz ist sogar durch die Art der Konvertirung der sogenannten Rekognitionsgebühr von der zweiten Revisionskommission noch um etwas erhöht worden; er beträgt jetzt 33 Sgr. 11 Pfg. per Zollcentner, statt des frühern Satzes $27\frac{1}{2}$ Groschen Konv.-M. per Hamb. Centner. Wenn thatsächliche Erleichterungen im Elbzollwesen eingetreten sind, so verdankt man diese nicht der vertragsmässigen Revisionskommission und einer Erfüllung der in Artikel 30 der Elbakte von sämmtlichen Uferstaaten übernommenen Verpflichtungen, sondern der selbständigen liberalen Auffassung der Flusszollverhältnisse seitens Preussens, Sachsens und Oesterreichs, und darüber hinaus partiellen Verwaltungsmassregeln oder den auf eine bestimmte Zeitdauer und unter dem Vorbehalt des Widerrufs bewilligten ungenügenden Zollermässigungen für einzelne Artikel abseiten der andern Staaten.

Es kann nicht die Aufgabe dieser Einleitung sein, die ebenso langwierigen wie vergeblichen Verhandlungen der vier Elbschiffahrts-Revisionskommissionen in Bezug auf die Elbzollfrage hier noch besonders erörtern zu wollen; es wird genügen, auf die im vorliegenden Bande hierüber zusammengestellten Aktenstücke zu verweisen. Ueber die dahin gehörigen Konferenzen der drei ersten Revisionskommissionen sind die Protokolle nur in Auszügen mitgetheilt; dagegen schien es erforderlich, um jeden Schein und Vorwurf einer nicht-unparteiischen Darlegung zu vermeiden, die Verhandlungen der letzten (vierten) Revisionskommission über die Elbzollfrage vollständig vorzulegen, denn hier findet man alle Argumente von beiden Seiten in der allerausführlichsten Weise zur Sprache ge-

bracht und die gegenwärtige Lage der Sache in allen Beziehungen beleuchtet.

Nur einige hauptsächliche Momente und Gesichtspunkte mögen hier in Kürze hervorgehoben werden.

Betrachten wir zunächst im Ueberblick die Stellung, welche die verschiedenen Uferstaaten seit 1821 bei den Revisionskommissionen zur Elbfrage eingenommen haben.

Oesterreich und Hamburg haben von Anfang an bis zuletzt den in der Wiener Kongressakte festgestellten Grundsatz, dass für den Elbzolltarif die Beförderung des Handels durch Erleichterung der Schiffahrt der leitende Gesichtspunkt sein müsse, auf alle Weise zur Geltung zu bringen versucht und demgemäss beständig auf durchgreifende Reform des Elbzollwesens gedrungen.

Sachsen und Preussen haben erst seit dem Zusammentritt der dritten Revisionskommission (seit 1850) den nämlichen Standpunkt eingenommen, allein seitdem waltet zwischen ihnen und den beiden zuerst genannten Uferstaaten in der Auffassung der rechtlichen wie kommerziellen Verhältnisse in Betreff des Elbzollwesens eine völlige Uebereinstimmung ob. In der letzten Revisionskommission (1858) war es Preussen, welches die durchgreifendsten Anträge auf Herabsetzung des Elbzolls gestellt hat.

Die Anhaltschen Herzogthümer neigten sich früher bei ihren Abstimmungen in der Elbzollfrage mehr zu den von Hannover, Mecklenburg und Dänemark vertretenen Ansichten und Ansprüchen, wenngleich nicht mit derselben Entschiedenheit; allein gegen den Schluss der vierten Revisionskommission findet man die Anhaltschen Erklärungen, ohne dass darin die Principfrage weiter urgirt wird, auf Seite derjenigen Staaten, welche im Sinne der massgebenden Bestimmungen der Wiener Akte und des Artikels 30 der Elbakte dem Nothstande der Elbschiffahrt eine gründliche Abhülfe verschaffen wollen.

Dänemark hat freilich während der beiden letzten Revisionskommissionen dem Principe nach den Standpunkt noch nicht aufgegeben, welchen die Elbschiffahrtsakte von 1821 thatsächlich gegeben hatte, und unterstützt in dieser Beziehung die Verwahrungen und den Widerstand Hannovers und Mecklenburgs. Allein was die Bereitwilligkeit zu wesentlichen, die ganze Elbschiffahrt umfassenden Erleichterungen betrifft, so hat Dänemark seit 1851 eine entschieden liberalere und bundesfreundlichere Stellung zur Elbzollfrage eingenommen. Schon im Jahre 1851 hat Dänemark eine allgemeine Zollermässigung für die dem Normalsatz unterliegenden Artikel auf die Hälfte angeboten, und dieses Anerbieten, nebst weitergehender Herabsetzung für einzelne wichtige Artikel, zuletzt noch im Jahre 1858 wiederholt. Jeder, der unbefangen die Verhandlungen durchgeht, wird den Eindruck gewinnen, dass nicht Dänemark es gewesen, dem die Schuld beizumessen ist, wenn bis jetzt in der für ganz Deutsch-

land so ausserordentlich wichtigen Elbzollfrage keine Abhülfe erreicht und der, grosser Ausdehnung fähige Verkehr auf einem mächtigen deutschen Strome gewaltsam unterdrückt worden, dass vielmehr die Hoffnung wohlbegründet erscheint, Dänemark werde hierbei in seinen Koncessionen keinenfalls hinter Hannover und Mecklenburg zurückbleiben.

Diese beiden Uferstaaten sind es, welche bis jetzt mit äusserster Rücksichtslosigkeit an der Ansicht festgehalten haben, dass von einer vertragsmässigen Verpflichtung zu irgendwelcher Herabsetzung der durch die Elbakte einmal festgesetzten Elbzollsätze nicht die Rede sein könne und dass einem jeden Uferstaate das Recht zustehe, zu einer solchen Massregel die Zustimmung nach seiner Konvenienz zu ertheilen und zu versagen. Nach der Behauptung Hannovers und Mecklenburgs ist bei Beurtheilung der Elbzollfrage eine Berufung auf die Stipulationen der Wiener Kongressakte, um dadurch die auf Grund derselben unter den Elbuferstaaten abgeschlossenen Specialverträge zu entkräften, für rechtlich unstatthaft zu erachten. Und was insbesondere die Anwendung des Artikels 30 der Elbakte anlangt, so erklären sich diese Staaten dahin (s. S. 264): „Die Absicht des Vertrags könne bei diesen Worten überhaupt nur auf solche Veranstaltungen und Massregeln gerichtet gewesen sein, welche ausserhalb der Tariffrage lägen — —; wogegen die einmal im Vertragswege unwiderruflich festgesetzten Tarifsätze als ein Kompaktat anzusehen wären, dessen Veränderung sich durch die Rücksicht auf die zu bewirkende Erleichterung des Handels und Verkehrs nicht zu bestimmen habe.“

Wäre die eben angedeutete und in den betreffenden Erklärungen (s. S. 208 — 210, 259 — 267, 308 — 312) umständlich entwickelte Auffassung der Elbzollfrage richtig, so müsste man im höchsten Grade bedauern, dass in den bisherigen Revisionskommissionen abseiten Oesterreichs, Preussens, Sachsens und Hamburgs auf die Erstrebung einer zeitgemässen Reform des Elbzollwesens so viel Zeit und Mühe verschwendet worden, dass man nicht statt dessen von Anfang an die nothwendigen oder wünschenswerthen Ermässigungen des Elbzolls nur durch Vorstellungen und Wünsche ausserhalb der Kommissionen zu erlangen versucht, oder den Plan eines Abkaufs der bestehenden Zollerhebungen allseitig ernstlich ins Auge gefasst habe. Ist aber die Hannoversche und Mecklenburgische Auffassung der Elbzollfrage nicht richtig, muss vielmehr eine fortdauernde völkerrechtliche und vertragsmässige Verbindlichkeit sämmtlicher Elbuferstaaten anerkannt werden, die positiven Vorschriften des Artikels 111 der Wiener Kongressakte für die Elbschiffahrt in Ausführung zu bringen und die Bestimmung des Artikels 30 der Elbakte auch in Rücksicht der Tariffrage gelten zu lassen, so folgt hieraus, dass der gegenwärtige Zustand des Elbzollwesens einer unrechtmässigen Bedrückung des Handels fremder Staaten, sowie einer gewaltsamen Verdrängung des

Verkehrs im Elbhandelsgebiet aus seinem natürlichen Wege gleich zu achten ist und dass ein solcher Zustand von den europäischen Grossmächten, sobald dieselben von diesen Verhältnissen in geeigneter Weise Kenntniss erlangen, unmöglich geduldet werden kann. Muss es anerkannt werden, dass auch für den Elbzolltarif der fundamentale Grundsatz der Erleichterung der Schiffahrt in seinem allein sachgemässen Verständniss (s. o. S. XXVIII ff.) massgebend sein sollte, so ist die einfache Schlussfolgerung, dass die Hannoversche, die Mecklenburgische und die Dänische Staatskasse, nach Abzug der für den Strombau im Interesse der Schiffahrt verwendeten Kosten, seit 1821 zusammen weit über zwanzig Millionen Thaler vom Handel aller Nationen, ohne dazu berechtigt zu sein, erhoben haben. Würde eingewendet, dass, wenn auch die bisherige Elbzollerhebung mit den völkerrechtlichen Bestimmungen der Wiener Akte nicht im Einklange stehe, ein eigentlich unrechtmässiges Verfahren hierbei deshalb nicht angenommen werden dürfe, weil ursprünglich die zunächst betheiligten Uferstaaten einem solchen Tarif zugestimmt hätten und weder bei der ersten noch bei der zweiten Revisionskommission von irgendeinem der Staaten die Fortdauer dieses Tarifs als eine Verletzung des Wiener Kongresses und des Artikels 30 der Elbakte ausdrücklich geltend gemacht worden, so ist hiergegen zu erinnern, dass der Artikel 5 des Pariser Friedens von 1814 und Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte nicht allein den betreffenden Uferstaaten, sondern allen Nationen das Recht auf eine nach den Grundsätzen des Rheinoctroi zu regulirende Benutzung der konventionellen Flüsse zugesichert haben, und dass jedenfalls seit dem Zusammentritt der dritten Revisionskommission in Magdeburg im Jahre 1850 von Oesterreich und andern Elbuferstaaten die Umgestaltung des Elbzollwesens nach den unverjährbaren völkerrechtlichen Grundsätzen dringend und wiederholt verlangt worden ist. Seit 1850 kann von Hannover, Mecklenburg und Dänemark das Einverständniss sämmtlicher Uferstaaten mit der Nichtbeobachtung des Artikels 111 der Wiener Akte zur Rechtfertigung ihrer exorbitanten Elbzölle und des dadurch dem allgemeinen Handel auch indirekt zugefügten sonstigen Schadens keinesfalls mehr behauptet werden.

---

**X.** Es mögen hier, weil auf diesen Punkt natürlich das grösste Gewicht bei Beurtheilung der Elbzollfrage zu legen ist und sich daran vor allem die Hoffnung auf endliche Abhülfe knüpfen muss, aus den Aktenstücken einige bezügliche Erklärungen der beiden deutschen Grossmächte, welche als solche den Pariser Frieden von 1814 und die Wiener Kongressakte mit unterzeichnet haben, hervorgehoben werden.

Aus der Oesterreichischen Erklärung vom 5. November 1850 (s. S. 156): „Es kann, der Natur der Sache nach, weder mit der Absicht,

noch dem Sinne der Wiener Kongressakte, noch der Elbschiffahrtsakte vereinbar gelten, dass ein Tarif beibehalten werde, dessen Ausführung den Elbtransport der wichtigsten Handelsartikel unterdrücken müsste. Die Feststellung eines Normalzollsatzes, dieser Grundlage der ganzen Elbzollerhebung, kann unmöglich zu dem Zwecke dienen, statt einer Besteuerung des Elbverkehrs, gleichsam ein förmliches Verkehrsverbot abzugeben. Ein solcher Zustand widerspricht ersichtlich der leitenden allgemeinen Norm, die in der Wiener Kongressakte, Artikel 111, bekanntlich, wie folgt, lautet: „*On partira, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation.*“ Es liegt in dieser Vorschrift unverkennbar vor allem die Bestimmung, dass kein Tarif aufgestellt werden sollte, welcher in Bezug auf Handelszwecke die Flussschiffahrt durch die Höhe der Zollsätze ausschlösse. Was aber ursprünglich für die erste gemeinschaftliche Anordnung des Tarifs galt, muss auch für die vertragsmässige Revision der Schiffahrtsakte massgebend sein, wie denn auch in diesem Sinne darin auf die Berathung von Massregeln für die fernere Erleichterung des Handels und der Schiffahrt ausdrücklich hingewiesen wird.“

Aus der Erklärung des Oesterreichischen Bevollmächtigten vom 19. November 1851 (s. S. 170): „Ich habe meine Regierung hinsichtlich der aus den Elbschiffahrtsverträgen ihr zustehenden Ansprüche auf eine der Nothlage des Elbverkehrs entsprechende Verminderung der jetzigen Elbzollast gegen die von der Mecklenburgischen Regierung beharrlich festgehaltene Auffassung auf das bestimmteste zu verwahren und ihr das volle Recht auf spätere ausreichende Geltendmachung dieser Ansprüche durch Anwendung der ihr dazu geeignet scheinenden Einwirkungsmittel vorzubehalten.“

Aus der Erklärung des Oesterreichischen Bevollmächtigten vom 24. September 1853 (s. S. 176): „Da nach den Erfahrungen kein begründeter Zweifel darüber mehr obwalten kann, dass ein Normaltarifsatz von 33 Sgr. 11 Pfg. einem faktischen Verkehrsverbote für die dem vollen Satze unterworfenen Artikel gleichkommt, und dass ein solcher Zustand mit Artikel 111 der Wiener Kongressakte im Widerspruch steht, welcher vorschreibt: „*On partira, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation*“, kann, nach dem Dafürhalten meiner Regierung, die daraus sich ergebende Erfüllung der vertragsmässigen Verbindlichkeiten des Art. 30 der Elbakte mit Grund erwartet werden. Die in dem Votum des Mecklenburgischen Bevollmächtigten vorkommende Ansicht, dass die Wiener Kongressakte durch die Elbakte für die einschlagenden Verhältnisse der Elbe eine rechtliche Bedeutung nicht mehr habe, vermag meine Regierung nicht anzuerkennen. — Wenn über die Absicht und den Sinn einer abgeleiteten vertragsmässigen Bestimmung Zweifel entsteht, so ist nichts natürlicher, als dass man auf den

principalen Vertrag zurückgeht, also dass man den Art. 30 der Elbakte nach Art. 111 der Wiener Kongressakte auslegt."

Aus der Erklärung des Oesterreichischen Bevollmächtigten vom 8. Juli 1858 (s. S. 210): „Gegen die in der soeben vernommenen Kollektiverklärung der Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg angedeutete Auffassung des rechtlichen Standpunktes, und gegen die Ansicht, ihre Regierungen ständen auf dem Boden des Rechts, wenn sie zu Herabsetzungen der durch die Elbschiffahrts- und Additionalakte festgestellten Zollsätze die Zustimmung versagen, sehe ich mich veranlasst, im Namen der Oesterreichischen Regierung feierlich Verwahrung einzulegen, indem meine Regierung eine solche mit dem Zwecke der aufrecht bestehenden Elbschiffahrtsverträge unvereinbarliche Auffassung nie anerkannt hat und auch nie anerkennen wird."

Aus der Oesterreichischen Erklärung vom 28. Juli 1858 (s. S. 221): „Was den staatsrechtlichen Gesichtspunkt anbelangt, — — so wird den erwähnten Regierungsbevollmächtigten bemerkt, wie wenig die von ihnen angeführten Gründe geeignet seien, die Bestimmungen der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 und des Art. 30 der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 anders als nach ihrem klaren Wortlaut und bestimmt ausgesprochenen Zweck auszulegen u. s. w." — — „Die Oesterreichische Regierung bedauert lebhaft, dass man sich noch immer die erfolglose Mühe nimmt, Beweismittel erfinden zu wollen, welche verhelfen sollen, die Bedeutungslosigkeit der wesentlichsten Bestimmung der Elbschiffahrtsverträge darzuthun."

„Wenn in der Kollektiverklärung für die Uferstaaten das Recht der Zustimmung oder Ablehnung zu jeglichen Modifikationen der zwischen ihnen über die Verhältnisse des Elbstroms und der Elbschiffahrt errichteten Verträge in Anspruch genommen wird, so sei es gestattet zu bemerken, dass dieses formelle Recht selbstverständlich seine natürliche Grenze in der vertragsmässig übernommenen Verpflichtung findet, der Elbschiffahrt die sich nach neuerer Erfahrung als nothwendig herausgestellten Erleichterungen zu gewähren, und es keineswegs gerechtfertigt erscheint, die Zustimmung zu den beantragten Modifikationen des Elbzolltarifs auch dann zu versagen, wenn es sich um Massregeln handelt, die zur Erfüllung einer ganz wesentlichen und unzweifelhaften Vertragsabsicht nothwendig sind."

Preussens Erklärung vom 26. Juni 1858: „Während es Dänemark gegenüber an einem Rechtstitel, die Aufhebung oder Ermässigung des Sundzolls zu verlangen, gänzlich fehlte, ist für die Regulirung der Elbzölle eine konventionsmässige Grundlage in dem Artikel 111 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 vorhanden. Wenn in derselben als leitende Norm für die Zollerhebung auf den gemeinschaftlichen Strömen ausgesprochen ist: „*On partira, en dressant le tarif, du point de vue*

*d'encourager le commerce en facilitant la navigation*", und wenn ferner dieser Gedanke auch in der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 selbst Ausdruck gefunden hat, indem es im Art. 30 daselbst unter anderm als Aufgabe der Revisionskommission bezeichnet wird: „Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern können, zu berathen", so wird man, falls nachgewiesen werden kann, dass die gegenwärtig in Gültigkeit stehenden Zollsätze den Schiffahrtsverkehr auf der Elbe im Vergleich zu andern Verkehrsstrassen übermässig belasten, die Ermässigung als eine vertragsmässige Verpflichtung zu fordern und respektive zu gewähren haben."

Oesterreich und Preussen sprechen sich ferner in der mit Sachsen gemeinschaftlich abgegebenen Erklärung vom 28. August 1858 dahin aus (s. S. 234 ff.): „Endlich ist wiederholt die Frage berührt worden, ob und inwiefern die Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815, soweit sie die Ströme Deutschlands und die Schiffahrt auf denselben zum Gegenstande hat, noch jetzt, und der über die Schiffahrt auf den deutschen Flüssen getroffenen spätern Vereinbarungen ungeachtet, als massgebend anzuerkennen sei. In Beziehung hierauf wird man sich vorerst zu vergegenwärtigen haben, wie die Wiener Kongressakte im 108. Artikel den Regierungen derjenigen Staaten, deren Gebiet ein schiffbarer Fluss begrenzt oder durchströmt, die Verbindlichkeit auferlegt, die diesfälligen Schiffahrtsverhältnisse durch gemeinschaftliche Uebereinkunft zu ordnen. Die Akte setzt dabei zugleich fest, dass bei den deshalb zu pflegenden Verhandlungen von denjenigen Grundsätzen auszugehen sei, welche sich in den nachfolgenden Artikeln 109 bis mit 116 aufgestellt befinden, und namentlich soll (Art. 111) in Erwägung, dass sich für die, von örtlichen Verhältnissen abhängige Bemessung der Flusszölle eine allgemeine Vorschrift nicht ertheilen lässt, doch bei Aufstellung der Tarife der Gesichtspunkt leitend sein, dass durch Erleichterung der Schiffahrt der Handel zu beleben sei." — — „Die hohen Kontrahenten der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 haben sich nur im Sinne der Kongressakte vereinbart und vereinbaren können; es sind daher die principiellen Bestimmungen der letztern fortwährend als in der Elbschiffahrtsakte vorherrschend und deshalb massgebend zu betrachten, und es darf die Elbschiffahrtsakte unter allen Umständen nur in dem Sinne verstanden werden, wie solcher der Absicht des Wiener Kongresses entsprechend ist."

„Die Principien des letztern sind aber für alle Zeiten aufgestellt. Sie bestehen bis auf den heutigen Tag in unveränderter Geltung, und es müssen daher, wenn sich dieselben mit den im Laufe der Zeit veränderten, thatsächlichen Zuständen nicht mehr vereinigen lassen, diese letztern mit jenen unwandelbaren Principien wiederum in Einklang gesetzt werden. Im 116. Artikel der Kongressakte, welcher den zu errichtenden Schiffahrtsordnungen die Eigenschaft der Unveränderlichkeit entschieden

benimmt, ist die Nothwendigkeit, auch nach Feststellung der Schifffahrtsordnungen den inmittelst veränderten Umständen Rechnung zu tragen, ausdrücklich anerkannt, und eben deshalb setzt die Schiffahrtsakte in dem, ihrer Aenderung und weitern Ausbildung überall Raum gebenden Art. 30 fest, dass zwischen Kommissarien der Elbuferstaaten periodisch Veranstaltungen und Massregeln berathen werden sollen, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten. Es versteht sich von selbst, und wird auch der Bemerkung S. 58 unserer Protokolle gegenüber keiner Ausführung bedürfen, dass diese Berathungen nicht Zweck, sondern nur Mittel dazu sind, und dass das letztere nur darin bestehen kann, Verhältnisse, welche Handel und Schiffahrt beschweren, klar zu stellen und zum allseitigen Anerkenntniss zu bringen. Kann aber letzteres nicht versagt werden, so liegt auch in folgerichtiger Beachtung aller für Erfüllung bestehender Verträge massgebender staatsrechtlicher Grundsätze allerseits die Nothwendigkeit vor, zu Beseitigung der, Schiffahrt und Handel erschwerenden Hindernisse mitzuwirken."

Die eben erwähnte Auffassung der vertragsmässigen Verpflichtung sämmtlicher Uferstaaten zur Herabsetzung der exorbitanten Elbzölle auf Grund der Wiener Kongressakte und des Art. 30 der Elbakte wird von Oesterreich und Preussen gemeinschaftlich in einer Erklärung am 23. November 1858 (s. S. 287) aufs neue bestätigt, und beim darauf folgenden Abbruch der Verhandlungen der vierten Revisionskommission lassen diese Regierungen schliesslich erklären (s. S. 307): „Die gegenwärtige Kommission ist durch beharrlich versagte Zustimmung einzelner Uferstaaten zu einer, dem nachgewiesenen Verkehrsbedürfnisse, wie dem Zwecke des Art. 30 der Elbakte entsprechenden Modifikation des Elbzolltarifs in die Lage versetzt, die ihr vertragsmässig obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen zu können. Die Verantwortlichkeit für diesen beklagenswerthen Zustand und die daraus hervorgehenden Folgen trifft nur diejenigen, welche dabei beharren, der in ihren wichtigsten Zweigen durch erdrückende Zollbelastung gestörten Elbschiffahrt und dadurch dem Handel überhaupt die durch die Wiener Kongressakte zugesicherten Wohlthaten vorzuenthalten."

„Die Regierungen reserviren sich die weitern Massregeln, welche ihnen geeignet erscheinen, um eine Abhülfe gegen die längere Fortdauer der mit den Stipulationen der Wiener Verträge und der Elbakte im Widerspruch stehenden Elbzollverhältnisse herbeizuführen."

---

**XI.** Wenn die in vertragsmässigen Konferenzen zu Protokoll gegebenen Erklärungen mächtiger Regierungen nicht als blosse Phrasen gelten dürfen, sondern eine effektive Bedeutung haben müssen, besonders dann, wenn solche Erklärungen zu verschiedenen Zeiten und bei

verschiedenen Veranlassungen ausdrücklich wiederholt werden, wenn der Wortlaut derselben in möglichst unzweideutiger und bestimmter Weise sich ausspricht, wenn endlich durch die völlige Uebereinstimmung mehrerer Regierungen die Richtigkeit und Wichtigkeit solcher Erklärungen eine Bestätigung findet, so kann niemand, der von den vorstehenden Erklärungen der Oesterreichischen und der Preussischen Regierung Kenntniss genommen hat, in Abrede stellen, dass beide deutsche Grossmächte in unzweifelhafter Weise das Verfahren der Hannoverschen und der Mecklenburgischen Regierung in der Elbzollfrage als nicht allein mit Art. 30 der Elbakte, sondern ebenso sehr mit den Stipulationen der Wiener Kongressakte im offenbaren Widerspruch stehend bezeichnet und, wie die Ausführungen in den Protokollen darthun, im einzelnen nachgewiesen haben. Die gegenwärtige Elbzollerhebung unterhalb Wittenberge ist mithin als eine Verletzung des positiven europäischen Völkerrechts und deshalb als unrechtmässig zu erachten.

Dass ein solcher abnormer Zustand, nachdem er einmal offenkundig geworden, noch lange geduldet werden kann, ist nicht wol anzunehmen, wenn auch leider die öffentlichen Verhältnisse in Deutschland an sich noch keine Garantie geben, dass ohne äussern Antrieb darin bald Wandel geschaffen würde. Die Regulirung der Schiffahrtsabgaben auf den konventionellen Flüssen, auch wenn dieselben nur deutsche Gebiete berühren, ist indess keine nur Deutschland interessirende Angelegenheit, sondern eine Europäische, denn Art. 5 des Pariser Friedens und Art. 108—116 der Wiener Kongressakte beziehen sich ausdrücklich auf alle Flüsse, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, ohne für diejenigen Flüsse, welche nur verschiedene deutsche Staaten berühren, ein exceptionelles Verhältniss anzuerkennen. Die Aktenstücke, welche es, in Uebereinstimmung mit den in der letzten Elbschiffahrts-Revisionskommission abgegebenen betreffenden Erklärungen, darthun, dass die europäischen Grossmächte, als solche, berechtigt sind, auch nachdem für die einzelnen Flüsse die vorgeschriebenen Schiffahrtsakten vereinbart worden, auf die vollständige Ausführung der Flussschiffahrtsbestimmungen des Pariser Friedens und der Wiener Kongressakte zu achten, finden sich in den am Schlusse dieses Bandes mitgetheilten Anlagen. Wie sich hieraus ergibt, wurde schon auf dem Kongresse zu Verona am 27. November 1822 anerkannt, „dass die fünf Mächte wirklich die Befugniss haben, zur Vollziehung der in der Kongressakte enthaltenen und die Schiffahrt betreffenden Verfügungen mitzuwirken.“ Und auf den im Jahre 1858 auf Anlass der Donauschiffahrtsakte in Paris abgehaltenen Konferenzen hob der französische Bevollmächtigte nachdrücklichst hervor, wie für die bezüglichen Verhältnisse nicht die aus den spätern Rheinschiffahrts-Reglements abgeleiteten Kon-

sequenzen, sondern die Principien der Wiener Kongressakte und, in letzter Instanz, „die primitive und fundamentale Bestimmung des Traktats von 1814“ massgebend seien, während der grossbritannische Bevollmächtigte geltend machte: „Wenn übrigens das Rheinschiffahrts-Reglement bis jetzt noch nicht Gegenstand irgendeiner Reklamation gewesen ist, so gibt dies in keiner Weise einen Grund ab, aus solcher Enthaltung zu schliessen, dass das Reglement den Grundsätzen der Wiener Kongressakte konform sei.“

Was hier vom Rhein gilt, findet selbstverständlich in gleicher Weise Anwendung auf die Elbe.

Wenn hiernach eine fortdauernde Verletzung des Art. 111 der Wiener Kongressakte durch die jetzige Elbzollerhebung wohlbegründete Reklamationen der übrigen Grossmächte herbeizuführen geeignet ist, so wird es für Oesterreich und Preussen eine um so dringendere Pflicht, ihrem wiederholten Vorbehalt „weiterer Massregeln, um eine Abhülfe gegen die längere Fortdauer der mit den Wiener Verträgen und der Elbakte im Widerspruch stehenden Elbzollverhältnisse herbeizuführen“, endlich einmal Folge zu geben. Der Deutsche Bund kann unmöglich, nachdem die Dinge durch das beharrliche Widerstreben Hannovers und Mecklenburgs einmal in die jetzige Lage gebracht sind, auf die Länge gleichgültig dabei bleiben, dass zwei oder drei seiner Mitglieder eine von beiden deutschen Grossmächten ihnen mehrfach und unwiderleglich nachgewiesene Verletzung des positiven europäischen Völkerrechts fortsetzen, weil es ihren partikularen Finanz- und Eisenbahninteressen und ihrer Konvenienz entspricht. Ist der Deutsche Bund verpflichtet, jedes seiner Mitglieder gegen unberechtigte Reklamationen und Verletzungen fremder Mächte zu schützen, so muss er andererseits nicht minder berechtigt sein, jedes seiner Mitglieder anzuhalten, fremden Mächten keine Veranlassung zu wohlbegründeten Einsprachen wegen Vertragsverletzungen zu geben, oder wo solche bereits vorhandene Veranlassung offenkundig geworden, dieselbe unverzüglich zu beseitigen.

---

**XII.** Es ist oben (s. S. XXXII) auf den genauen Zusammenhang der Flussschiffahrtsabgaben mit den Kosten der Unterhaltung des Fahrwassers hingewiesen worden, welcher Zusammenhang ebenso sehr in der Natur der Sache wie in dem Ursprunge der Flussschiffahrtsbestimmungen der Wiener Kongressakte begründet erscheint. In den Verhandlungen der Elbkommissionen findet man nur einzelne schwache Spuren dieses Zusammenhangs, und in der Wirklichkeit statt dessen das ärgste Missverhältniss. Die Wiener Kongressakte verlangt für die konventionellen Flüsse mässige Flusszölle und gutes Fahrwasser; — die Elbe zeigt übermässige Flusszölle und eine so schlechte Unterhaltung des Fahrwassers,

dass mitunter behauptet wird, diese Vernachlässigung sei für den Elbverkehr noch schädlicher als der bestehende Elbzolltarif. Auch hierin liegt eine Nichtbeachtung der Wiener Kongressakte, denn diese besagt in Art. 113: Jeder Uferstaat übernimmt innerhalb seines Gebiets die Arbeiten im Strombette, welche zu dem Zwecke erforderlich sind, dass die Schiffahrt nirgends auf Hindernisse stosse *(pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation).*

In der Tabelle VIII des neunten Abschnitts dieses Buchs findet sich eine Uebersicht der von den verschiedenen Uferstaaten in den acht Jahren (1851—1857) für Elbbauten verwendeten Kosten, verglichen mit den Einnahmen von den Elbzöllen. Hiernach haben im jährlichen Durchschnitt für die Elbbauten mehr verausgabt, als an Flusszöllen eingenommen:

Oesterreich 51,331 Thlr., Preussen 62,925 Thlr., Sachsen 14,059 Thlr., Hamburg 103,163 Thlr. — Dagegen haben an oberelbischen Zöllen im jährlichen Durchschnitt mehr eingenommen, als für Elbbauten verausgabt:

Anhalt 2167 Thlr., Hannover 138,850 Thlr., Mecklenburg 114,798 Thlr., Dänemark 53,411 Thlr. Bringt man für Hannover noch die Einnahme vom Brunshauser Zoll in Anrechnung, so beträgt dessen durchschnittliche jährliche Mehreinnahme 370,864 Thlr.!

Die für die Elbbauten in der erwähnten Tabelle VIII angegebenen Summen sind keineswegs allein im Interesse der Schiffahrt verwendet, sondern es sind darin auch solche Verausgabungen für Wasserbauten mit einbegriffen, welche ganz vorzugsweise zum Schutz der am Ufer belegenen Landstriche erfordert wurden. Wenn genau specificirt werden sollte, was von Hannover, Mecklenburg und Lauenburg in den letzten Jahren durchschnittlich für Elbbauten zum Nutzen der Schiffahrt verwendet worden, so dürften verhältnissmässig sehr geringfügige Summen sich herausstellen.

Was die Vernachlässigung des Fahrwassers der Elbe betrifft, so wird es, unter Hinweis auf die hierüber in den Berichten der Magdeburger Kaufmannschaft mitgetheilten Klagen (s. S. 323—331), genügen, folgenden authentischen Nachweis vorzulegen.

In der Elbschiffahrts-Additionalakte vom 13. April 1844 hatten die Uferstaaten sich verbindlich gemacht (§. 53), „die geeigneten Massregeln zu treffen, um dem Fahrwasser der Elbe zwischen Hamburg und Tetschen eine Tiefe von wenigstens drei Fuss Rheinländisch bei einem Wasserstande, welcher nur um 6 Zoll höher ist, als der im Jahre 1842 beobachtete niedrigste, zu verschaffen und zu erhalten.“

Inwieweit der gegenwärtige Zustand der Elbe dieser vor 16 Jahren, auf Grund einer im Jahre 1842 unternommenen gemeinschaftlichen Stromschau von Hydrotechnikern sämmtlicher Uferstaaten, getroffenen Vereinbarung, welche damals als ein hauptsächliches Argument gegen Ermässi-

gung der Elbzölle geltend gemacht ward (s. S. 113), entspricht, darüber geben nachstehende, einem in der 7. Konferenz der vierten Revisionskommission vorgelegten Kommissionsberichte vom 7. August 1858 entnommene Mittheilungen nähern Aufschluss. Dieselben begründen sich auf die Stromschauprotokolle der Jahre 1850 und 1858.

„Ohne Zweifel ging bei der Bestimmung im §. 53 der Additionalakte die Intention der Uferstaaten dahin, durch Korrektionen das Fahrwasser der Elbe dahin zu verbessern, dass die gewöhnlichen Elbschiffe zwischen Tetschen und Hamburg selbst bei so niedrigen Wasserständen, wie solche vor 1842 nur in den Jahren 1811 und 1835 beobachtet waren, noch mit 32 Zoll Einsenkung ungehindert fahren könnten, was eine Tiefe von 36 Zoll nothwendig macht. Man betrachtete den noch niedrigern Wasserstand des Jahres 1842 als ein zu abnormes, aussergewöhnliches Ereigniss, um darauf bei Feststellung der durch die Korrektion zu bewirkenden Vertiefung des Stroms besondere Rücksicht zu nehmen, obwol sich aus den Verhandlungen der damaligen hydrotechnischen Kommission ergibt, dass keineswegs alle Mitglieder hiermit einverstanden waren, sondern mehrere unter ihnen die Feststellung einer grössern Tiefe für nothwendig erachteten, damit die Segelschiffe die Hülfe des Windes mehr benutzen könnten, der bewegliche Sand auf dem Bette nicht leicht dem Fortkommen hinderlich werde, und die Dampfschiffahrt, bei welcher eine schnelle Beförderung ein Hauptumstand ihres Bestehens sei, auch die Nächte zu ihren Unternehmungen zu benutzen im Stande wären."

Ueber dasjenige, was in den Jahren 1844 bis 1850 zur Erfüllung der durch §. 53 der Additionalakte übernommenen Verbindlichkeit seitens der Uferstaaten geschehen war, spricht der Bericht der Stromschaukommission von 1850 es als eine von sämmtlichen Mitgliedern der Kommission nach gewissenhafter Erwägung bestätigte Wahrnehmung aus: „dass in allen Staatsgebieten, welche von der Elbe durchströmt werden, seit 1842 wesentliche Verbesserungen zur Ausführung gebracht waren, und dass ein unverkennbarer bedeutender Fortschritt auf dem damals vorgezeichneten Wege gründlicher Stromkorrektion stattgefunden hatte."

Das Gutachten der Stromschaukommission von 1858 konstatirt dagegen nicht nur keine weitern Fortschritte in der Verbesserung des Fahrwassers der Elbe, sondern sogar einen unerfreulichen Rückschritt, und stimmt also die technische Untersuchung hierin mit den Erfahrungen und Ansichten der Schiffahrttreibenden ganz überein. Das hydrotechnische Gutachten vom 27. November 1850 hatte den Regierungen dringend empfohlen „in jeder thunlichen Weise auf die Beseitigung der, direkt und indirekt, die Herstellung und Erhaltung einer geregelten Fahrbahn erschwerenden und verzögernden Uferabbrüche hinzuwirken und dem Entstehen neuer Abbrüche thunlichst vorzubeugen."

„Wie aber stellt sich der Bestand der im Abbruche befindlichen Ufer aus den Stromschauprotokollen zu den verschiedenen Zeiten, wo sie abgehalten wurden, dar? Es ergibt sich daraus, dass bei der ersten Stromschau i. J. 1842 eine Uferlänge von . . . . . . . . . . . . . . 28,278 Ruthen, bei der Stromschau i. J. 1850 aber nur von . . . . . . . . . 20,619 „ als abbrüchig erkannt, dass mithin die Uferabbrüche sich um 7659 Ruthen vermindert hatten.

Es ergibt sich aber weiter, dass bei der Stromschau i. J. 1858 abbrüchig befunden wurden . . . . . . . . . . . . 29,427 Ruthen, sodass der Bestand der Uferabbrüche sich nicht nur gegen 1850 um . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 8808 „ vermehrt hat, sondern auch sogar den Bestand von 1842 noch mit . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 1149 „ überschreitet, sodass in dieser wichtigen Beziehung die Verhältnisse des Stroms sich seit 1842 nicht verbessert, sondern verschlimmert haben. — Ebenso sind, wenngleich die Buhnen von 3627 Stück i. J. 1850 sich auf 4248 Stück i. J. 1858, also um 621 Stück vermehrt haben, doch die Deckwerke seit 1850 von 31,996 Ruthen auf 30,102 Ruthen, also um 1894 Ruthen zurückgegangen.“

Das Resultat der letzten Stromschau von 1858 findet sich in dem hydrotechnischen Gutachten vom 28. Juni desselben Jahres dahin zusammengefasst: „dass der gegenwärtige Zustand des Stroms von dem vorgesteckten Ziele noch weit entfernt sei, sich auch seit der letzten gemeinschaftlichen Befahrung (i. J. 1850) im ganzen kaum gebessert habe.“

Der Kommissionsbericht vom 7. Aug. 1858 fügt diesem Ausspruch folgende Bemerkungen hinzu: „Es kann nicht verkannt werden, dass die durch die letzte Stromschau an den Tag gelegten Thatsachen vollkommen geeignet sind, das Vertrauen aufs tiefste zu erschüttern, zwar nicht in Ansehung der Mittel, welche vom technischen Standpunkte aus zur Regulirung und Aptirung des Stroms für die Zwecke der Schiffahrt im Vertragswege den Uferstaaten zur Anwendung empfohlen, wol aber in Ansehung der durch die bestehenden Vertragsbestimmungen nur gewährten Garantien, dass jene Mittel zur rechten Zeit und in genügender Vollständigkeit wirklich zur Anwendung gebracht werden. Der Fehler liegt nicht in einer etwa durch die Erfahrung konstatirten, verkehrten technischen Auffassung der Aufgabe und der zu ihrer Lösung bestimmten Massregeln; er liegt in der Unbestimmtheit der rücksichtlich der letztern den Uferstaaten obliegenden Verpflichtungen. Diese Unbestimmtheit hat die Folge gehabt, dass zu dem bezweckten Korrektionswerke keineswegs allseitig und konsequent mit demjenigen Nachdrucke und Ineinandergreifen mitgewirkt ist, die nach der Natur der Verhältnisse als eine wesentliche Bedingung seines Gelingens angesehen werden mussten. Dar-

über, welches zu einer gründlichen Korrektion des Stroms, wie solche im Interesse der Schiffahrt als nothwendig erkannt ist, die geeigneten Mittel sind, herrscht heute so wenig, als bei Abschluss der Additionalakte, ein Zweifel; wenn aber jetzt, nachdem inzwischen 14 Jahre verflossen sind, die Schiffahrt auf der Elbe noch mit denselben Hindernissen zu ringen hat, welche im Jahre 1842 Veranlassung gaben, auf eine gründliche Refektion des Fahrwassers Bedacht zu nehmen, wenn die Stromschaukommission, während sie beschäftigt war, sich davon zu überzeugen, wie dem Fahrwasser die konventionell festgestellte Tiefe von mindestens 36 Zoll gegeben sei, an sich selbst die Erfahrung machen musste, bei einem kaum noch für ungewöhnlich niedrig zu haltenden Wasserstande mit ihrem nur 29 Zoll tiefgehenden Fahrzeuge auf den Grund zu gerathen und sich dadurch in der Fortsetzung ihres Geschäfts aufgehalten zu sehen; wenn aus dieser Stromschau erhellt, dass der Zustand des Stroms im Laufe von acht Jahren sich kaum verbessert hat, in dem ersten Erfordernisse einer gründlichen Korrektion desselben, gehöriger Uferdeckung, aber nicht nur überall keine Fortschritte, sondern bedeutende Rückschritte gemacht worden sind, — wird dann noch irgendein Zweifel darüber obwalten können, dass jene Mittel in dem Geiste und in dem Umfange, wie bei dem Abschlusse der Additionalakte die Anwendung derselben gedacht und beabsichtigt wurde und wie dadurch die Erreichung des Zwecks auch nur verbürgt erscheint, in der Wirklichkeit nicht zur Anwendung kamen?“

Es ergibt sich aus diesen Darlegungen vor allem zweierlei: erstens, dass der vertragsmässigen Verpflichtung in §. 53 der Additionalakte vom 13. April 1844 rücksichtlich der Herstellung und Erhaltung eines guten Fahrwassers auf der Elbe nicht genügt worden; und zweitens, dass der Hinweis auf die bisher beschafften hydrotechnischen Leistungen der Uferstaaten auf keinerlei Weise einen irgend begründeten Vorwand selbst gegen die weitestgehenden Anträge auf Herabsetzung des bestehenden Elbzolltarifs abgeben kann.

---

**XIII.** Der neunte Abschnitt der vorliegenden Sammlung gibt eine Reihe von tabellarischen Uebersichten in Bezug auf die Gestaltung des Elbverkehrs unter der Einwirkung der bisherigen Zollverhältnisse. Wer sich die Mühe nehmen wird, diese Uebersichten näher anzusehen, findet darin die vollständigsten statistischen Nachweise, welche zur Erläuterung der Elbzollfrage gewünscht werden können. Ausserdem enthalten die Oesterreichischen, Preussischen, Sächsischen und Hamburgischen Erklärungen in der 2. und 8. Konferenz der vierten Revisionskommission (s. S. 190—192, 194 u. 195, 226—230, 242—254), sowie die Kommissionsberichte des Preussischen Landtags (s. S. 337—340) damit überein-

stimmende ausführliche Darlegungen. Indem auf diese Darlegungen verwiesen wird, sollen hier nur wenige Hauptmomente hervorgehoben werden, welche auch bei ihrer Kürze es einleuchtend vor Augen stellen, dass die „neuere Erfahrung“, auf welche der Artikel 30 der Elbakte als den Leitfaden für die zu treffenden Massregeln zur fernern Erleichterung des Handels und der Schiffahrt Bezug nimmt, eine durchgreifende Reform des jetzigen Elbzollwesens nothwendig verlangt. Es betragen per Centner (s. S. 242)

| | der tarifmässige Normalelbzoll: | | die Eisenbahnfracht incl. Landtransitzölle: |
|---|---|---|---|
| von Hamburg nach Wittenberge | 6 Sgr. | 5 Pfg. | resp. ca. $8^3/_{10}$ od. $7^3/_{10}$ Sgr. |
| von Hamburg nach Magdeburg | 17 „ | 4 „ | „ „ $11^1/_{10}$ „ $10^1/_{10}$ „ |
| von Hamburg nach Dresden | 29 „ | 10 „ | „ „ $20^9/_{10}$ „ $19^9/_{10}$ „ |
| von Hamburg nach Prag | 33 „ | 11 „ | „ „ $34^3/_4$ Sgr. |

Berücksichtigt man nur die thatsächliche Zollerhebung, d. h. dass nur Hannover, Mecklenburg und Dänemark die vollen tarifmässigen Zollsätze erheben, die übrigen Uferstaaten aber dieselben ganz oder theilweise nachlassen, so zeigt sich doch noch immer ein arges Missverhältniss zu Ungunsten der Elbschiffahrt, wie aus folgenden Beispielen zu schliessen. Die Eisenbahnfracht für den Centner Zink von Berlin nach Hamburg beträgt, einschliesslich des Mecklenburgischen Transitzolls, 8 Sgr.; der Transport auf dem Wasserwege würde aber, bei noch einigermassen lohnender Fracht für den Schiffer, 10 Sgr. sein, denn dieser muss jetzt allein an Elbzöllen 6 Sgr. $8^3/_4$ Pfg. zahlen (s. S. 243). — Die Eisenbahnfracht für den Centner Kaffee und ähnliche Artikel von Hamburg nach Magdeburg, einschliesslich der Transitzölle und aller Nebenkosten, ist 11 Sgr., während sich die Kosten des Transports auf der Elbe auf $4^1/_2$ bis 5 Sgr. Fracht, 6 Sgr. $8^3/_4$ Pfg. Elbzoll und $^1/_8$ % Assekuranz belaufen (s. ebendaselbst). — Kaffee veranlasst beim Bezuge von Hamburg oder Harburg nach Dresden auf der Eisenbahn einen Spesenaufwand von $21^5/_{10}$ oder resp. $19^3/_{10}$ Sgr. per Centner, wofür die Waare bis vor das Haus des Empfängers geliefert wird; der Transport auf der Elbe bis an den Landungsplatz in Dresden kostet $19^4/_{10}$ Sgr., worin 7 Sgr. 10 Pfg. Elbzölle, also ungefähr 40 Procent der Generalkosten enthalten sind; ausserdem treten den letzten noch $^1/_2$—$^3/_4$ Sgr. für das Ausladen aus dem Schiffe, sowie für das Abrollen bis an das Haus des Beziehers hinzu, und wenn überdies noch die ungleich längere Dauer des Wassertransports die Waaren vertheuert, so wird man wol nicht bezweifeln können, dass eben diese Verhältnisse den Bezug der volltarifirten Artikel auf der Elbe zur Unmöglichkeit machen müssen (s. S. 194 f.). — Durch den Druck der Elbzölle wird die Oesterreichische Industrie zu Tetschen, unmittelbar an der Elbe, genöthigt, die für den Fabriksbedarf erforder-

liche Baumwolle, ungeachtet dieser Artikel nur dem halben Elbzollsatze unterliegt, über Stettin zu beziehen (s. S. 204).

Unter solchen Missverhältnissen, wie sie aus den eben erwähnten praktischen Beispielen sich abnehmen lassen, kann es nicht auffallen, dass der Verkehr mit den dem vollen oder auch dem halben Elbzollsatze unterworfenen Artikeln in letzterer Zeit sich in dem Masse vermindert hat, wie die Tabellen III—VII des neunten Abschnitts vor Augen stellen.

Der Elbtransport der diesen Elbzollklassen angehörenden Artikel betrug nach den Listen des Zollamts Wittenberge (aufwärts und niederwärts zusammen)

| | | 1845. | 1857. | 1858. |
|---|---|---|---|---|
| im Gesammtverkehr: | Ctn. | 2,489,032 | 294,293 | 271,666 |
| im Verkehr von und nach Sachsen: | Ctn. | 195,871 | 72,598 | 78,090 |
| im Verkehr von und nach Böhmen: | Ctn. | 81,032 | 3,796 | 9,585. |

Was den Transport einzelner wichtiger Artikel anlangt, so mögen hier zur anschaulichen Erläuterung des Sachverhalts — der völkerrechtlichen Bestimmung, dass der Zolltarif die Beförderung des Handels durch Erleichterung der Schiffahrt ins Auge zu fassen habe, und der thatsächlichen Erhebung eines Zollbetrags von 6 Sgr. 5 Pfg. per Centner (abseiten der Hannoverschen, der Mecklenburgischen und der Dänischen Regierung) auf einer Strecke von nur etwa 16 Meilen, für welche die Fracht selbst auf nur 2 à 3 Sgr. anzunehmen ist — noch folgende statistische Notizen erwähnt werden. Es passirten Wittenberge:

| | auf der Elbe: | | | auf der Eisenbahn: | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1846. | 1850. | 1858. | 1850. | 1858. |
| Kaffee (1/1 Zoll-Satz) ........Ctn. | 326,613 | 141,066 | 41,371 | 207,460 | 385,866 |
| Taback (1/1 Z.-S.) ........... „ | 46,689 | 3913 | 670 | 44,817 | 59,726 |
| Garne (1/1 Z.-S.) ............ „ | 328,400 | 21,907 | 359 | 389,352 | 392,770 |
| Baumwolle { vor 1851 (1/1 Z.-S.) nach 1851 (1/2 Z.-S.) „ | 180,311 | 75,989 | 21,748 | 123,980 | 160,656 |
| Zink (1/1 Z.-S.) ............. „ | 159,271 | 211,428 | 5916 | 83,328 | 281,836 |
| Heringe { vor 1848 (1/1 Z.-S.) nach 1848 (1/10 Z.-S.) „ | 9841 | 93,902 | 131,371 | 7078 | 12,104 |

Die Zunahme des Transports von Heringen auf der Elbe, seitdem der Elbzoll auf ein Zehntel des Normalsatzes ermässigt ist, — d. h. auf dasjenige Mass, welches Preussen in seinem Antrage vom 26. Juni 1858 (s. S. 194) als zeitgemässen und nach dem Sinn der Verträge zu verlangenden künftigen Normalsatz aufgestellt hat — liefert ein beachtenswerthes Beispiel, welche Wohlthat eine solche durchgreifende allgemeine Herabsetzung der Elbzölle dem Handel und der Schiffahrt gewähren würde!

**XIV.** Ueber den Brunshauser oder Stader Zoll soll hier wenig bemerkt werden. Die mitgetheilten Verhandlungen und Aktenstücke (s. S. 42—48, 70—75, 79—91 u. 121—132) legen es vor Augen, in welcher rücksichtslosen Weise abseiten Hannovers hierin von Anfang an vorgegangen und wie der Staatsvertrag über den Brunshauser Zoll vom 13. April 1844 zu Stande gebracht ist. Man vergleiche die klare und gründliche Erörterung der rechtlichen Verhältnisse dieses Zolls in der Note des grossbritannischen Ministers vom 6. Aug. 1841 mit den willkürlichen Behauptungen und sonderbaren Schlussfolgerungen in den Gutachten des sogenannten Vermittelungskomité bei der zweiten Elb-Revisionskommission, und man wird es leicht begreifen, weshalb die Hamburger Bürgerschaft die Ratifikation jenes Vertrags, welcher langgeübtes Unrecht für die Zukunft sanktioniren sollte, dreimal ablehnte, und Hamburgs Ratifikation nur durch aussergewöhnliche Auskunftsmittel schliesslich erzielt werden konnte. Ist die oben gegebene Erläuterung und Auslegung des Artikels 111 der Wiener Kongressakte irgend begründet, so folgt daraus, dass der jetzige Brunshauser Zolltarif denjenigen Staaten gegenüber, welche dieserhalb eine Specialübereinkunft mit Hannover entweder überall nicht abgeschlossen haben, oder für welche eine solche nach erfolgter Kündigung abgelaufen ist, eine rechtsverbindliche Gültigkeit in keiner Weise beanspruchen kann. Da die Hannoversche Regierung auf der Elbe unterhalb Hamburg keine Strombauten noch sonstige Anstalten zum Besten der Schiffahrt unterhält, sondern diese Fürsorge von alters her der Stadt Hamburg obliegt, so widerspricht überhaupt der Fortbestand des Brunshauser Zolls dem völkerrechtlichen Grundsatz, dass allein die Erleichterung der Schiffahrt der leitende Gesichtspunkt für die Flusszolltarife sein soll; die ältern Rechtstitel der Flusszölle auf den konventionellen Flüssen waren, wie oben nachgewiesen, durch Artikel 5 des Pariser Friedenstraktats von 1814 aufgehoben, und zu einer neuen Berechtigung Hannovers hinsichtlich eines Passagezolls an der Unterelbe lag gar kein Grund vor. Grossbritannien, nach Ablauf seines Vertrags mit Hannover vom Jahre 1844, Frankreich und Russland haben, ein jeder Staat für sich, auf Grund der Wiener Kongressakte, das unzweifelhafte Recht, dem Brunshauser Zoll die Anerkennung zu versagen und für ihre Schiffe und deren Ladungen, sobald sie nur wollen, Befreiung vom Brunshauser Zoll zu bewirken. Dass die Elbuferstaaten am 13. April 1844 über den Brunshauser Zoll einen Staatsvertrag abgeschlossen haben, kann in diesem internationalen Rechtsverhältniss nichts ändern, denn diese Staaten waren nicht befugt, Hannover zu Gefallen, in einer auch für fremde Staaten verbindlichen Weise die Fundamentalgrundsätze des Pariser Friedens und der Wiener Kongressakte zu alteriren. Haben die fremden Staaten bisher von ihrem Rechte keinen Gebrauch gemacht, so ist das Recht selbst dadurch nicht

entkräftet worden, und muss in dieser Hinsicht an die früher bereits angeführte Erklärung des Grossbritannischen Bevollmächtigten bei den Pariser Konferenzen im August 1858 erinnert werden. Und hierzu tritt nun noch der Umstand, dass der gegenwärtige Brunshauser Zolltarif schon deshalb den erwähnten fremden Staaten gegenüber eine rechtliche Gültigkeit nicht haben kann, weil er überdies in offenbarem Widerspruch mit der ganz positiven Vorschrift des Artikels 111 der Wiener Kongressakte steht, dass die neuen Tarife auf keinen Fall die 1815 rechtmässig bestehenden Zölle überschreiten sollen. Die allein als rechtmässig anzuerkennende Zollerhebung vor 1815 war aber, wie in der englischen Note vom 6. August 1841 unwiderleglich nachgewiesen ist, die auf die Stader Elbzolltaxe vom Jahre 1692 begründete, welche auf der Basis eines Werthzolls von $^1/_{16}$ Procent beruhte, während der jetzige Brunshauser Tarif auf eine durchschnittliche Zollbelastung mit circa $^1/_5$ Procent auskommt.

Es wird in der erwähnten Note auf überzeugende Weise dasselbe nachgewiesen, was Mecklenburg in der ersten Elbkommission (s. S. 22 f.) nachdrücklich geltend gemacht hat, dass bis 1815 für die Elbe wie für alle deutschen Flüsse nur diejenige Zollerhebung als rechtmässig zu erachten war, welche die vor dem Dreissigjährigen Kriege bestandenen Normen inne hielt, es sei denn, dass unter Zustimmung aller betheiligten Uferstaaten und mit Einwilligung des Reichs eine Abänderung beliebt wäre, was aber hinsichtlich keines Elbzolls geschehen ist. Welche Theorie hat dagegen das Gutachten des sogenannten Vermittelungskomité in Dresden vom 17. Oktober 1843 aufgestellt? Dänischer und Hamburgischerseits hatte man darauf sich berufen, dass die Bremen-Verdensche Publikationsverordnung der Elbzolltaxe von 1692 besage: „man [das Schwedische Generalgouvernement zu Stade und Deputirte des Magistrats der Stadt Hamburg] sei endlich auch so weit einig geworden, dass mit einhelliger Beliebung nachfolgende Rolle zum künftigen Reglement verfasst und festgestellt, auch zum öffentlichen Druck befördert und publicirt worden.“ Das Komité meint „aus der allegirten Stelle könne ein mehreres nicht, als das Einverständniss Hamburgs mit der damals entworfenen Zolltaxe gefolgert werden; dass aber dieses Einverständniss als nothwendige Bedingung der Gültigkeit jener Elbzolltaxe habe betrachtet werden müssen, lasse sich durch nichts vertheidigen.“ — — „Es unterliege keinem Zweifel, dass die Befugniss der Deutschen Reichsstände seit dem Westfälischen Frieden zu Einführung, Erhöhung oder Wiederaufhebung von Transitzöllen sowol auf Land- als Wasserstrassen eine unbeschränkte und unbestrittene war *).“ — — „Es dürfte jedenfalls unstatthaft erscheinen, bei

*) Im erwähnten Mecklenburgischen Votum vom 21. Sept. 1819 heisst es dagegen: „Der Grundsatz, dass nur die Zollrollen vor dem Dreissigjährigen Kriege

Beurtheilung dessen, was Hannover in Ansehung des Stader Zolls, wenigstens seit der Auflösung des Deutschen Reichs, anzuordnen für gut befunden, auf die frühern, ungültig gewordenen Deutschen Reichsgesetze zurückzugehen" (s. S. 125 ff.).

Man erstaunt, wie es möglich gewesen, dass Bevollmächtigte Deutscher Regierungen im Jahre 1843 solche Behauptungen, deren Unzulässigkeit auf flacher Hand liegt, haben aufstellen und unterzeichnen können! Es scheint ihnen selbst freilich bei ruhiger Ueberlegung nicht ganz wohl zu Muthe dabei gewesen zu sein; denn das Komité erklärte später, es beabsichtige keineswegs, seine Gutachten zu den Kommissionsprotokollen zu geben, obschon das eine in diesen die fortlaufenden Seitenzahlen führt und so eine unverkennbare Lücke entstanden ist, und sonstige Gutachten doch stets, wenn auch nur als Anlagen, integrirende Theile des Protokolls der Elbkommissionen bilden. Allein wenn eine solche Art formeller Desavouirung auch nachträglich eingetreten, die von den Urhebern jener Argumentationen beabsichtigte Wirkung — der Abschluss des Staatsvertrags über den Brunshauser Zoll vom 13. April 1844 — wurde erreicht. Es muss aber jedem Unbefangenen einleuchten, dass einem auf solcher Grundlage errichteten Staatsvertrage mit seinem beigefügten Zolltarif, trotz der erlangten Ratifikation sämmtlicher Uferstaaten, fremden Mächten gegenüber eine rechtsverbindliche Kraft deshalb nicht beiwohnen noch auch auf die Dauer verschafft werden kann, weil durch den neu eingeführten Tarif die wesentlichsten Bestimmungen des Artikels 111 der Wiener Kongressakte augenscheinlich verletzt worden sind und es noch immer werden.

---

**XV.** Eine durchgreifende Reform des ganzen Elbzollwesens im wahren Sinne des Artikels 111 der Wiener Kongressakte wäre natürlich schon längst, namentlich seit dem Jahre 1850, ein höchst erfreuliches und segensreiches Ereigniss gewesen, und konnte schon immer aus den einleuchtendsten Gründen des Rechts wie der Zweckmässigkeit verlangt werden. Der beharrliche Widerstand, den einzelne Uferstaaten einer solchen Massregel bisher mit Erfolg entgegengestellt haben und der keine andere Begründung hatte als selbstsüchtiges Partikularinteresse und die Zuversicht, dass es trotz aller energischen Erklärungen anderer Regierungen diesen an bereiten Mitteln fehlen werde, die Erfüllung der vertragsmässigen Verbindlichkeiten wirklich herbeizuführen, muss deshalb jeden, dem die Wohlfahrt und die Ehre des gemeinsamen Deutschen

---

als gültig anzusehen, auch dass solche nicht anders als mit Zustimmung aller Uferstaaten geändert werden durften, war seit dem Westfälischen Frieden fortdauernd Grundgesetz bei den Verhandlungen der Elbuferstaaten."

Vaterlandes am Herzen liegt, mit dem innigsten Bedauern erfüllen. Uebelstände aber, wie derjenige, dessen Aufdeckung die vorliegende Publikation sich zur Aufgabe gestellt hat, gehören gottlob nicht zu denen, welche eine lange Zeitdauer und die Vergeblichkeit der bisherigen Bekämpfung endlich mit Resignation zu ertragen gewöhnt. Die Elbzollfrage ist vielmehr eine derjenigen Angelegenheiten, wo die Nothwendigkeit einer dem Rechte wie dem allgemeinen Interesse entsprechenden Erledigung immer aufs neue und zwar mit progressivem Nachdruck sich geltend macht. Und gerade bei der Elbzollfrage kommen jetzt so manche wichtige Umstände zusammen, welche mehr und mehr auf eine solche Erledigung hindrängen müssen, sobald diese Frage nur immer wieder vor das Forum der Oeffentlichkeit gebracht wird. Denn wie ist die gegebene Sachlage?

1) Es ist nachgewiesen, dass nach dem klaren Wortlaut und Sinn des Artikels 5 des Pariser Friedens von 1814 und der Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte es für die Uferstaaten an den konventionellen Flüssen unverjährbare völkerrechtliche Verpflichtung ist, auf diesen nur mit Rücksicht auf Erleichterung der Schiffahrt Abgaben zu erheben, was selbstverständlich einen rein finanziellen Zweck und noch mehr die Benutzung derselben zur Verdrängung des Verkehrs vom Flusse auf die Eisenbahnen völlig ausschliesst und den Fortbestand der Flusszölle nur so weit rechtlich zulässt, als der Ertrag zur Verbesserung und Erhaltung der Leinpfade und des Fahrwassers erforderlich ist und verwendet wird.
2) Gegen die Richtigkeit und Verbindlichkeit dieses Princips, ist es bisher nicht gelungen, rechtlich begründete Bedenken geltend zu machen; dasselbe ist vielmehr bei den zuletzt abgeschlossenen Schiffahrtreglements konventioneller Flüsse (des Po und der Donau) ohne alle Einrede anerkannt worden und in allseitige Anwendung gekommen.
3) Der konventionsmässige volle Elbzoll beträgt für die etwa 80 Meilen lange Strecke von Melnick nach Hamburg 33 Sgr. 11 Pfg. pro Centner und das Fahrwasser ist an vielen Stellen trotz der dort erhobenen hohen Zölle in einem sehr vernachlässigten Zustande. — Auf dem Rhein beträgt gegenwärtig auf einer Strecke von etwa 100 Meilen der volle Tarifsatz aufwärts 96.48 Centimes und niederwärts 73.97 Centimes pro Centner, und wird dort für das Fahrwasser besser gesorgt, als auf der Elbe. — Die Weserzölle sind seit dem Jahre 1854 gänzlich beseitigt. — Der Sundzoll, welcher für den Verkehr des nordöstlichen Deutschlands eine den Elbzöllen analoge Handelsbelastung abgab, hat seit 1857 aufgehört und die Prägravation des Elbverkehrs ist dadurch um so empfindlicher geworden.

4) Die nicht allein im Tarif aufgeführten, sondern auch thatsächlich erhobenen Hannoverschen, Mecklenburgischen und Lauenburgischen Elbzölle betragen für eine Strecke von 16 Meilen, für welche die Fracht an sich nur 2—3 Sgr. pro Centner ausmacht, 6 Sgr. 5 Pfg., sodass die Passagezölle die Fracht um mehr als 150 Procent übersteigen. — Für den Verkehr zwischen Böhmen und Hamburg betragen die thatsächlich erhobenen Elbzölle für die normalzollpflichtigen Güter 24 Sgr. $2^2/_5$ Pfg. pro Centner, mehr als das Doppelte der Fracht!

5) Oesterreich und Preussen haben es wiederholt auf das bestimmteste erklärt und unwiderleglich bewiesen, dass die gegenwärtige Elbzollerhebung abseiten Hannovers, Mecklenburgs und Dänemarks den völkerrechtlichen Bestimmungen der Wiener Kongressakte und der durch die Elbakte übernommenen vertragsmässigen Verpflichtung zuwider sei; diese Zollerhebung ist mithin für unrechtmässig zu erachten.

6) Es ist Sache der Deutschen Grossmächte, ihren wiederholten Erklärungen und Vorbehalten dieserhalb endlich Folge zu geben, und andererseits können selbst die Regierungen, denen eine solche Verletzung bestehender völkerrechtlicher Grundsätze wiederholt nachgewiesen ist, bei unbefangener Erwägung ihrer Lage, die prekäre Beibehaltung unrechtmässiger Einnahmen um den Preis solcher Vorwürfe nicht wünschen.

7) Den Grossmächten steht auch nach Abschluss der speciellen Schifffahrtsakten die Befugniss zu, in den Fällen, wo die bestehenden Schiffahrtsabgaben auf konventionellen Strömen die dafür festgestellten allgemeinen Grundsätze des Pariser Friedenstraktats von 1814 und der Wiener Kongressakte verletzen, eine Abhülfe gegen solchen Missbrauch zu verlangen und zu bewirken.

Es war nicht zu erwarten, dass eine oder mehrere der fremden Grossmächte von solcher Befugniss in Bezug auf das Elbzollwesen Gebrauch machten, so lange die Uferstaaten selbst mit den bestehenden Verhältnissen ganz einverstanden schienen oder auch zeitweilige Kompromisse eine eindringende Erörterung der Rechtsfrage umgehen und es nicht zum offenen Bruche kommen liessen. Nachdem jedoch durch das beharrliche Verhalten der Hannoverschen und der Mecklenburgischen Regierung, nicht nur in Betreff der Anerkennung der ihnen nach der Wiener Kongressakte und Artikel 30 der Elbakte obliegenden Verpflichtungen, sondern selbst gegen die aufs äusserste ermässigten praktischen Vermittelungsanträge der grossen Mehrzahl der Uferstaaten, ein völlig resultatloser Abbruch der vierten Elbrevisionskommission herbeigeführt worden, nachdem es offenkundig ist, dass von den beiden Deutschen

Grossmächten, welche den Pariser Frieden von 1814 und die Wiener Kongressakte mit unterzeichnet haben, wiederholt und unumwunden erklärt ist, es liege in der Fortdauer der bestehenden Elbzollverhältnisse eine unzweifelhafte Verletzung jener Verträge, nachdem endlich das Rechtsbewusstsein unserer Zeit sich mehr und mehr dagegen erklärt hat, dass eine Belastung des Verkehrs fremder Staaten mittels Passagezölle, welche ohne entsprechende Gegenleistung zum Besten der Schiffahrt, auf den vorbeifliessenden gemeinschaftlichen Strömen erhoben werden, länger geduldet werde, und deshalb von der öffentlichen Meinung dringend gefordert wird, dass derartige mittelalterliche Tributerhebungen, soweit sie in anerkannten Verträgen begründet sind, unter billigen Bedingungen abgelöst, sofern sie aber keine solche Verträge für sich, vielmehr die gewichtigsten völkerrechtlichen Stipulationen wider sich haben, ohne weiteres aufgehoben werden, — nachdem dies alles inzwischen geschehen, möchte doch die Eventualität einer wohlberechtigten Reklamation seitens der fremden Grossmächte gegen Aufrechthaltung der jetzigen unrechtmässigen und den Handel aller Nationen beeinträchtigenden Elbzollverhältnisse nicht ausser Acht zu lassen sein.

In einer officiösen Vertheidigung des Hannoverschen und Mecklenburgischen Standpunktes bei der Elbzollfrage ist freilich geäussert worden, dass bei den Bestrebungen gegen den Fortbestand der jetzigen Elbzölle „freihändlerische Ideen und das sogenannte Naturrecht, welches keine Leistung ohne Gegenleistung zulassen will, die richtige Einsicht beeinträchtigt hätten“, und dass die Ehre Deutschlands darunter leiden würde, wenn durch Schritte fremder Mächte die Abstellung der Handelsbedrückungen auf den deutschen Flüssen berbeigeführt werden sollte. Es ist aber mit Recht darauf erwidert worden, dass sowol die Ehre als auch das allgemeine Interesse Deutschlands in dieser Sache am meisten und einleuchtendsten dadurch gewahrt werden, wenn, ohne erst solche Schritte abzuwarten, die von Oesterreich und Preussen in Bezug auf die Hannoverschen, Mecklenburgischen und Lauenburgischen Elbzölle seit bereits zehn Jahren wiederholt nachgewiesene Verletzung des positiven Völkerrechts, mit dem hierbei die Grundsätze der Handelsfreiheit und des sogenannten Naturrechts Hand in Hand gehen, beseitigt würde. Das Aufhören solcher Missbräuche kann freilich, wie die Erfahrung bei der Elbe deutlich beweist, durch den hartnäckigen Widerstand einzelner Partikularinteressen verzögert werden; allein auf die Dauer erscheinen sie doch unhaltbar, und wie bedauerlich wäre es also, wenn auch in Rücksicht der Elbzölle die Geschichte Deutschlands die Thatsache aufnehmen müsste, dass nach dem Wiener Kongress noch 40 Jahre lang ein solcher ebenso verkehrter wie vertragswidriger Zustand sich trotz aller Protokolle und Wünsche der betheiligten deutschen Bundesstaaten erhalten habe, und dass erst dann Abhülfe eingetreten sei, nachdem

wieder fremde Staaten darauf hingewiesen, was die Ehre und das Interesse Deutschlands verlange. —

Wie man aber auch über alle sonstigen Beziehungen der Elbzollfrage urtheilen mag, darin wird jeder, der die hier vorliegende Publikation näher ansieht, einstimmen: fernere Erörterungen und Verwahrungen abseiten Oesterreichs und Preussens, und wären sie auch noch so gründlich und kräftig, versprechen an sich der bedrängten Elbschiffahrt wenig Nutzen; man kann vielmehr, im Hinblick auf die entschiedenen Erklärungen dieser Staaten, die vor länger als 14 Monaten in der vierten Elbschiffahrts-Revisionskommission abgegeben wurden und in der nachstehenden Sammlung vollständig vorliegen, auch hier nur ausrufen: „Der Worte sind genug gewechselt, wir möchten endlich Thaten sehen!“

An der Elbe, den 1. Februar 1860.

# Erster Abschnitt.

## Die Bestimmungen über freie Flussschiffahrt in der Wiener Kongressakte. 1815.

### I. Artikel 5 des Pariser Friedenstraktats vom 30. Mai 1814, geschlossen zwischen Oesterreich, Grossbritannien, Preussen, Russland und Frankreich.

La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne; et l'on s'occupera, au futur congrès, des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les états riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Il sera examiné et décidé de même, dans le futur congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples, et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

(Article III secret. La liberté de navigation sur l'Escaut sera établie sur le même principe qui a réglé la navigation du Rhin, dans l'article V du présent traité.)

---

### II. Auszüge aus den auf die freie Schiffahrt der sogenannten konventionellen Ströme bezüglichen Verhandlungen des Wiener Kongresses. *)

Procès-verbal de la première conférence de la Commission relative à la libre navigation des rivières.

*) Nach J. L. Klüber's Akten des Wiener Kongresses in den Jahren 1814 und 1815 (Bd. 3, Erlangen 1815). — Die speciell nur auf den Rhein und dessen Nebenflüsse bezüglichen Verhandlungen und Aktenstücke sind in dieser Zusammenstellung unberücksichtigt geblieben.

Vienne, le 2 février 1815.

En présence

pour la France du Duc de Dalberg;
pour la Prusse du baron de Humboldt;
pour l'Angleterre de Lord Clancarty;
pour l'Autriche du baron de Wessenberg.

Il a d'abord été fait lecture de l'extrait du procès-verbal du 14 décembre 1814, par lequel le Comité des huit Plénipotentiaires au Congrès a nommé la présente Commission pour s'occuper des moyens d'exécuter les dispositions de l'art. 5 patent du traité de Paris, et du second paragraphe de l'art. 3 secret du même traité, relatives à la libre navigation du Rhin et de l'Escaut, et à l'application des principes qui seraient établis à cet égard pour les autres fleuves, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états, desquels deux articles il a ensuite été fait lecture. — —

M. le duc de Dalberg ayant ensuite fait lecture d'un projet de rédaction pour les arrangements relatifs à la navigation du Rhin et des autres rivières qui se trouve joint au présent procès-verbal sous le No. 1, et M. le baron de Humboldt ayant également fait lecture d'un projet d'arrangement de ce genre qu'il a également promis de joindre au protocole de la présente ou de la prochaine séance, il a été arrêté que tous les membres de la Commission seraient invités à faire prendre copie de ces pièces chez le secrétaire général; et qu'afin de laisser aux membres le temps nécessaire pour préparer la discussion, la prochaine conférence de la Commission serait fixée à mercredi 8 de ce mois, à 11 heures.

Sur quoi la séance a été levée.

*Signé en marge:* Clancarty. — Dalberg. — Humboldt. — Wessenberg.

---

No. I. Projet d'article pour le règlement de ce qui concerne la navigation des grands fleuves traversant plusieurs territoires, présenté par M. le duc de Dalberg, plénipotentiaire de France.

Article 1. Le Rhin, depuis le point où il devient navigable, jusqu'à la mer, sera, sous le rapport du commerce et de la navigation, considéré comme un fleuve commun entre les divers états qui le séparent ou le traversent.

Art. 2. La navigation, dans tout son cours, soit en montant, soit en descendant, sera entièrement libre et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police, d'après le mode qui sera établi.

Art. 10. Le produit brut de la recette, spécialement et dans une juste proportion du produit particulier de chaque bureau, sera affecté

1) aux frais généraux d'administration, de police et de perception;
2) à l'entretien des chemins de halage sur les deux rives et aux travaux nécessaires pour faciliter la navigation et tenir le lit du fleuve constamment en bon état, sur tous les points de son cours.

Art. 11. Il est entendu que, dans ces travaux ne sont point compris ceux exécutés pour protéger les terres contre les inondations, et pour lesquels des impôts particuliers sont levés sous le nom Rheinteichgelder.

Art. 12. Le surplus du revenu net sera partagé entre les états riverains, dans la proportion, non du produit particulier de chaque bureau de recette, mais d'après les distances du fleuve, servant réellement à la navigation.

Art. 17. A l'égard des autres grands fleuves, nommément le Weser, l'Elbe, l'Oder, la Vistule, le Danube, le Pô, le Tage etc.; comme il a été reconnu que, pour faciliter les communications des différents peuples et favoriser l'échange de leurs productions, au moyen des routes fluviales, il était indispensable de diminuer le nombre des lieux de péage, et de simplifier le mode de perception, en ne laissant subsister, des anciens établissements connus sous le nom de droits d'étappes, d'accises et de licents, que ce qui serait reconnu indispensable à la célérité du commerce et des transports; et considérant que, pour arriver à ce but, et faire disparaître pour toujours les obstacles qui s'opposent aux relations commerciales entre les différentes nations, soit par une infinité de formalités fiscales, le moyen le plus sûr est, „de considérer les fleuves depuis le point où ils deviennent navigables, jusqu'à leur embouchure, comme un ensemble, et d'adopter, dans ce sens, tant pour leur police et la perception des droits, un même système de navigation.“ Les puissances contractantes n'envisageant que le bien général et voulant l'opérer par tous les moyens, se sont accordées sur ce point, et ont arrêté pour principe:

„Que le système adopté pour la navigation du Rhin et ses embranchements, serait également appliqué à tous les grands fleuves susmentionnés, sauf les modifications que pourraient exiger les localités particulières de chacun d'eux, ou la volonté des puissances co-propriétaires des sus-dits fleuves.“

Art. 18. En conséquence de ces dispositions fondamentales, les souverains co-propriétaires des dits fleuves nommeront, immédiatement après les ratifications du présent traité, des Commissaires qui rédigeront les règlements généraux et particuliers qu'ils jugeront nécessaires pour l'établissement permanent d'un régime simple et uniforme pour les dits grands fleuves.

Art. 19. Les points principaux que les dits Commissaires auront à fixer sont:

1) La réduction des lieux de péage, au nombre strictement nécessaire.
2) L'adoption du principe que la taxe des droits levés sur les fleuves ne pourra pas excéder celle établie pour une égale distance sur le Rhin.
3) La fixation des tarifs invariables, et la classification des marchandises passibles de droits différents.

   On prendra pour règle dans cette fixation, la simplification des droits à percevoir et l'encouragement de l'industrie agricole.
4) La formation d'une administration centrale, à l'instar de celle établie sur le Rhin, et chargée exclusivement de tout ce qui se rapporte à la navigation.

5) La régularisation de l'emploi brut des péages affectés spécialement 1) aux frais généraux d'administration et de police; 2) à l'entretien des chemins de halage; 3) aux travaux nécessaires pour tenir en bon état le lit du fleuve et faire disparaître les obstacles que la navigation y éprouverait.

6) La participation relative que chacun des Gouvernements contractants doit avoir dans ces dépenses générales, et la part que chacun d'eux doit avoir dans le reliquat net; le tout, non d'après le nombre des bureaux de perception, que la convenance du commerce pourrait engager à établir, plutôt sur telle partie de territoire que sur une autre, mais d'après les distances du fleuve servant réellement à la navigation. —

---

Procès-verbal de la 2. conférence etc. le 8 février 1815.

— — Passant ensuite à la discussion des objets indépendants de cette question, on est convenu de prendre pour base le projet présenté dernièrement par M. le duc de Dalberg, et de le discuter article par article. Ayant en conséquence fait lecture des articles $1^{er}$ et 2[1],

Mylord Clancarty a proposé, sur la base du traité de Paris, et afin d'étendre la liberté de la navigation du Rhin à toutes les nations, de substituer à la rédaction de ces deux articles la rédaction suivante:

Art. 1. „Le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera entièrement libre au commerce et à la navigation de toutes les nations, de manière que dans tout son cours, soit en remontant, soit en descendant, il ne puisse sous ces deux rapports être interdit à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront établis pour la police d'après le mode convenu, lesquels règlements seront égaux pour tous, et les plus favorables au commerce de toutes les nations."

Art. 2. La Commission a adopté à l'unanimité les principes renfermés dans ce projet, mais elle s'est réservé de se concerter sur la rédaction que l'on est convenu de retoucher.

---

No. 1. Mémoire préparatoire sur le travail de la Commission de navigation.

L'article 5 du traité de Paris doit faire la base du travail de la Commission établie pour se concerter sur les mesures propres à la mettre en exécution.

Il pose en principe que la navigation sur les rivières sera libre, et que les droits que les états riverains en perçoivent, seront réglés de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations. Le traité applique ce principe nommément et d'une manière positive à la navigation sur le Rhin et, d'après l'article 3 secret, à celle sur l'Escaut; il veut ensuite que le congrès examine et décide, de quelle manière les mêmes dispositions pourront être étendues à la navigation sur tous les fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent plusieurs états.

Pour rendre d'après ces bases le travail de la Commission à la fois méthodique et complet, il convient

1) d'examiner quels sont les principes que l'intérêt général du commerce rendroit désirable de fixer, et qui pourraient être établis sans entrer dans des détails qu'il est impossible de suivre, sans avoir égard à la différence des localités;
2) d'appliquer ces principes à la navigation du Rhin et de l'Escaut, et d'y ajouter les déterminations plus particulières que les connaissances locales que la Commission réunit déjà dans son sein, ou quelle pourra se procurer facilement, permettent, et que les rapports des états riverains entr'eux exigent, pour remplir pleinement les stipulations du traité.
3) de convenir, comment on pourra effectuer que les mêmes principes soient appliqués en temps et lieu, et autant que les circonstances le permettront dans un objet aussi vaste, aussi à d'autres rivières, et successivement à toutes celles qui peuvent intéresser le commerce dans quelque partie de l'Europe que ce soit.

I. Examen des principes en général.

Pour concilier l'intérêt du commerce avec celui des états riverains, il est nécessaire que d'un côté, tout ce qui est indispensable à la liberté de la navigation, du point où une rivière devient navigable jusqu'à son embouchure, soit fixé d'un commun accord par une convention à laquelle rien ne puisse être changé sans le consentement de tous ceux qui y ont pris part; mais que, de l'autre, aucun état riverain ne soit gêné dans l'exercice de ses droits de souveraineté, par rapport au commerce et à la navigation, au-delà des engagements renfermés dans cette convention, et qu'en même temps il jouisse de sa part des droits levés sur la navigation en proportion de l'étendue de la rive qui lui appartient. Il sera nécessaire d'établir sur ces bases des principes tellement généraux que la différence des localités ne pourra affecter que les modifications de leur application. On se borne ici, pour ne pas préjuger le travail de la Commission, à indiquer seulement les points qui devront être réglés par ces principes, sans les énoncer eux-mêmes. Ces points semblent être les suivants.

1. La liberté de la navigation.

2. Les droits d'étape là où ils existent déjà, puisqu'il ne saurait être douteux qu'au moins personne ne voudra en établir de nouveaux.

3. Le tarif des droits à lever. Il est indispensable de régler ces droits dans leur totalité, du point où la rivière devient navigable jusqu'à son embouchure, d'une manière fixe; uniforme et invariable, sauf à convenir, si l'on le juge nécessaire, d'une révision périodique du tarif faite par tous les états riverains, après un nombre déterminé d'années.

Il est également nécessaire, que la fixation des droits soit assez indépendante de la qualité particulière des marchandises, pour que la navigation ne soit pas arrêtée par un examen détaillé de la cargaison des bâtiments à la perception du péage. Quant à la qualité du péage, il faudra voir, s'il

sera possible d'établir un principe assez général, pour être facilement appliqué par-tout, pour en déterminer au moins le maximum.

4. Le nombre des bureaux destinés à la perception de ces droits. Comme rien n'est si nuisible à la navigation que l'obligation de s'arrêter souvent pour payer les droits, la plus grande diminution du nombre des bureaux doit surtout fixer l'attention de la Commission.

5. Une séparation absolue de la perception des douanes et de celle des droits de navigation, et les précautions nécessaires, pour empêcher que le droit des états riverains d'établir des douanes, ne puisse point entraver la navigation.

6. L'emploi de la recette provenant des droits levés sur la navigation, et la distribution du résidu entre les états riverains, à raison de leur étendue sur la rive.

La séparation des travaux nécessaires à la navigation, et de ceux qui ont pour but de garantir les pays d'inondations, les précautions nécessaires pour que ces doubles travaux soient entrepris d'après un même système, et ne puissent point se nuire mutuellement.

7. Le règlement de la police à établir sur la navigation. Cette police doit être uniforme, et fixée d'un accord commun, sans pouvoir être changée par un seul des états riverains; mais elle ne doit point entraver celle que ces états, en vertu de leur droit de souveraineté, sont appelés à exercer sur les rivières, sans néanmoins porter le moindre préjudice à la liberté de la navigation.

8. Engagements mutuels à prendre pour assurer, autant que cela sera possible, la liberté de la navigation même dans le cas malheureux d'une guerre entre les états riverains.

II. Application des principes généraux au Rhin et à l'Escaut. — —

III. Mode d'étendre les mêmes dispositions à toutes les rivières en général.

Il serait inutile de prouver l'impossibilité de conclure des conventions semblables à celle sur la navigation du Rhin, sur toutes les rivières de l'Europe, pendant le temps du congrès. Mais on pourra néanmoins faire un grand pas vers la liberté générale de la navigation des rivières. On pourra inviter les puissances qui signeront l'acte général et final du congrès, à s'engager mutuellement à convenir le plutôt possible, tant entr'elles qu'avec d'autres, d'arrangements sur la liberté de la navigation de celles des rivières de leurs états qui leur sont communes avec d'autres, ainsi qu'on a coutume de prendre, dans des traités de paix, l'engagement de conclure des traités de commerce. Pour ôter ensuite à cet engagement le vague qui pourrait le rendre illusoire, on devra de plus inviter les puissances à déclarer d'une manière positive et obligatoire, que les principes qui seront établis comme entièrement généraux, et qui sont ceux mentionnés ad I, formeront les bases de tous ces arrangements, à mesure qu'on parviendra à les conclure.

Voilà à quoi, selon moi, la commission devra se borner. Vouloir aller

plus loin à cet égard, et vouloir ajouter plus de modifications aux principes, serait s'exposer infailliblement à ne rien faire du tout.

à Vienne, le 3 février 1815. Humboldt.

---

Procès-verbal de la 6. conférence etc. le 28 février 1815.

— — M. de Humboldt a ensuite présenté à la Commission une nouvelle rédaction des art. 1—16 du projet de M. le duc de Dalberg, dont il a été fait lecture.

Art. 1. Liberté de la navigation. La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en remontant, soit en descendant, sera entièrement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne; en se conformant toute-fois aux règlements qui seront arrêtés pour la police d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 2. Uniformité du système. Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra, autant que faire se pourra, aussi sur ses embranchemens et confluents.

Art. 3. Tarif. Le tarif des droits à percevoir sur les marchandises transportées par le Rhin, sera réglé de manière que la totalité du droit à payer entre Strasbourg et la frontière du royaume des Pays-Bas soit telle qu'elle est fixée par la convention du 15 août 1804, savoir, en remontant de deux francs, et en descendant d'un franc 33 cent. par quintal, et que ce même tarif soit étendu *) (en augmentant par-là dans la même proportion la totalité du droit) aux distances entre Strasbourg et Bâle, et entre la frontière des Pays-Bas et les embouchures de la rivière.

Le droit de reconnaissance restera tel qu'il est réglé par l'art. 94 de la convention du 15 août 1804, mais sera étendu également dans la même proportion aux dites distances.

Les modérations du tarif général, qui établit le maximum des droits fixés par les art. 102—105 de la convention, continueront d'avoir lieu, mais la commission qui sera chargée de la confection des nouveaux réglements, examinera si leur distribution en différentes classes ne nécessitera pas des changements encore plus favorables, tant à la navigation et au commerce qu'à l'agriculture et aux besoins des habitants des états riverains.

Art. 4. Le tarif ainsi fixé ne pourra être augmenté que d'un commun accord, et les gouvernements riverains du Rhin, en partant du principe que leur véritable intérêt consiste à faciliter la navigation et à vivifier par-là le commerce de leurs états, et que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien, prennent l'engagement formel de ne se porter à une telle augmentation que sur les motifs les plus justes et les plus urgents; ni de gréver la navigation d'aucun droit quelcon-

---

*) Changements adoptés dans la 7e séance: (que ce même tarif pourrait être étendu etc.)

que autre que ceux fixés par les règlements actuels, sous quelque dénomination ou prétexte que ce puisse être.

Art. 5. Bureaux de perception. Il n'y aura que 12 bureaux de perception sur toute l'étendue du Rhin entre Strasbourg et la frontière des Pays-Bas. Et ceux qu'il conviendra d'établir entre Strasbourg et Bâle et dans les Pays-Bas, seront fixés d'après les mêmes principes et dans des distances proportionnelles. Les bureaux seront placés d'après les convenances de la navigation, et leur nombre ne pourra être augmenté, ni leur place changée, que d'un commun accord. Il sera libre néanmoins à tout état riverain de diminuer le nombre de ceux que l'arrangement actuel lui assigne.

Art. 6. Mode de perception. La perception des droits se fera dans chaque état riverain pour son compte et par ses employés. *) Si un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs états riverains, ils répartissent entre eux la recette, d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur la rive, et cette même disposition sera aussi appliquée au cas où les deux rives opposées appartiennent à deux différents états. Tout ce qui a rapport à l'organisation des bureaux de perception, au mode de percevoir et de constater le payement des droits sera fixé, d'une manière uniforme, par le règlement définitif, et ne pourra plus être changé que d'un commun accord.

Art. 7. Entretien des chemins de halage. Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue, dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

---

Procès-verbal de la 7. conférence le 3 mars 1815.

— — On a ensuite examiné de nouveau les autres articles du dit projet. Et quant à l'art. 1^er^ Lord Clancarty a proposé l'amendement, qu'à la rédaction de M. de Humboldt on substituât celle antérieurement proposée et insérée au procès-verbal de la 2^de^ conférence, alléguant que, comme à la disposition: que la libre navigation ne pourra être interdite à personne, la rédaction de M. le baron de Humboldt ajoute la restriction sous le rapport du commerce, ceci ne paraissait pas répondre à l'intention de la paix de Paris, qui veut que la navigation ne soit interdite à personne.

Cependant les autres membres de la commission ont été d'avis qu'il n'y avait pas lieu à faire cet amendement, vu que la rédaction de M. le baron de Humboldt ne semblait pas s'éloigner des dispositions du traité de Paris, qui ne visaient qu'à débarrasser la navigation des entraves qu'un conflit entre les états riverains pouvait faire naître, et non de donner à tout sujet d'état non-riverain un droit de navigation égal à

---

*) Amendement adopté dans la 7^e^ séance: „en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'etendue respective des états riverains. Les employés des bureaux prêteront serment d'observer strictement le règlement qui sera arrêté définitivement.“

celui des sujets des états riverains, et pour lequel il n'y aurait aucune réciprocité.

A l'art. 3. Mylord Clancarty a proposé qu'au lieu de dire, que ce même tarif soit étendu aux distances, on dise que ce même tarif pourrait être étendu aux distances; vu qu'il ne s'agissait que d'établir la faculté, et non l'obligation, du haussement proportionnel du tarif à raison de ces distances. Cet amendement a été adopté, en considérant que ce serait aux commissaires, chargés de la rédaction des règlements, à convenir ultérieurement sur ces points.

A l'art. 4. Mylord Clancarty a proposé qu'au lieu de dire: „que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien", il serait préférable de mettre en principe: que ces droits ne pourraient être considérés comme une source de revenu direct. Mais tous les autres membres de la commission ayant opiné qu'on ne pouvait pas mettre en avant ce principe, et M. de Humboldt ayant particulièrement observé que cette stipulation était trop précise, pour que les puissances veuillent se lier ainsi les mains, Mylord Clancarty n'a pas insisté d'avantage à passer aux voix sur l'amendement qu'il a proposé.

A l'art. 6. M. le baron de Humboldt a proposé qu'après les mots: „pour son compte et par ses employés", on insérât ce qui suit: „en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives des différents états sur la rive. Les employés des bureaux prêteront serment d'observer strictement le règlement qui sera arrêté définitivement."

Cet amendement a été adopté.

---

Procès-verbal de la 12. conférence etc. le 24 Mars 1815. *)

En présence

1) de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 2. conférence, à l'exception pour l'Autriche de M. le baron de Wessenberg;
2) de M. de comte de Keller, ministre d'état et plénipotentiaire de S. A. l'Electeur de Hesse-Cassel;
3) de M. de Danz, syndic et député de la ville de Francfort;
M. le baron de Linden, secrétaire d'état de S. M. le Roi de Wurtemberg, absent par indisposition.

Dans la conférence de ce jour, destinée à terminer le travail de la Commission sur la navigation du Rhin, de ses confluents, et en général

*) Dieses Protokoll mit den dazu gehörigen Anlagen ist in der Ausgabe von Klüber nicht vollständig mitgetheilt. Es wird nicht allein der im Protokoll erwähnte Bericht der Kommission an die Bevollmächtigten der Mächte, welche den Pariser Frieden abgeschlossen haben, vermisst, sondern auch im Protokolle selbst sind nicht alle vorgekommenen dahin gehörigen Verhandlungen enthalten, wie aus den Anführungen des Oesterreichischen Bevollmächtigten in der 21. Konferenz der Dresdener Elbschiffahrts-Kommission zu entnehmen ist.

des autres rivières, qui traversent ou séparent différents états, il a été fait lecture:

1) de la rédaction des articles 1 à 9 sur la navigation des fleuves qui, outre le Rhin et ses confluents, traversent ou séparent différents états, ainsi que d'un rapport à faire aux plénipotentiaires des puissances signataires du traité de Paris sur les travaux de la Commission, et ces deux pièces ayant été approuvées, elles ont été signées par les plénipotentiaires de la Prusse, de la Grande-Bretagne et de la France; et on est convenu, qu'elles seront transmises au plénipotentiaire d'Autriche absent, pour obtenir sa signature, pour compléter celle des membres de la Commission immédiatement nommés par leurs commettants.

---

Articles concernant la navigation des rivières qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états, tels qu'ils ont été signés le 24 Mars 1815.

Art. 1. Arrangements communs. Les puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à sa navigation. Elles nommeront à cet effet des Commissaires, qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes suivants.

Art. 2. Principes. Liberté de la navigation. La navigation, dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toute-fois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police, d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 3. Uniformité de système. Le système qui sera établi, tant pour la perception de droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, aussi sur ceux de ses embranchements et confluents qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états.

Art. 4. Tarif. Les droits de la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention.

La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales qui ne permettent guères d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin

pourra servir d'une norme approximative. Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grévée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

Art. 5. Bureaux de perception. Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des états riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. 6. Chemins de halage. Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires par la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

Art. 7. Droit de relâche. On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux, qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Art. 8. Douanes. Les douanes des états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglémentaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation; mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. 9. Règlement. Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents, sera déterminé par un règlement commun qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les états riverains, et ils auront soin de pourvoir, d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités, à son exécution.

(*Signé*) Humboldt. Clancarty. Dalberg. Wessenberg.

---

## III. Artikel 108—116 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815.

(Nebst beigefügter deutscher Uebersetzung, wie solche in der Preussischen Gesetzsammlung veröffentlicht worden.)

Der Eingang der Akte lautet:

Au nom de la très sainte et indivisible Trinité!

Les Puissances qui ont signé le traité conclu à Paris le 30 mai 1814, s'étant réunies à Vienne, en conformité de l'article 32 de cet acte, avec

les Princes et Etats leurs alliés, pour compléter les dispositions du dit traité, et pour y ajouter les arrangements rendus nécessaires par l'état dans lequel l'Europe était restée à la suite de la dernière guerre, désirant maintenant de comprendre dans une transaction commune, les différents résultats de leurs négociations, afin de les revêtir de leurs ratifications réciproques, ont autorisé leurs Plénipotentiaires à réunir, dans un instrument général, les dispositions d'un intérêt majeur et permanent, et à joindre à cet acte, comme parties intégrantes des arrangements du Congrès les traités, conventions, déclarations, règlements et autres actes particuliers, tels qu'ils se trouvent cités dans le présent traité, et ayant les susdites Puissances nommé Plénipotentiaires au Congrès, savoir:

*(Folgen die Namen.)*

Ceux de ces Plénipotentiaires qui ont assisté à la clôture des négociations, après avoir exhibé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenu de placer dans le dit instrument général, et de signer de leur signature commune les articles suivants: — —

Art. 108. Les Puissances, dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

Art. 109. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu, que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 108. Die Mächte, deren Staaten durch einen und denselben schiffbaren Strom getrennt oder durchströmt werden, machen sich verbindlich, gemeinschaftlich alles dasjenige festzustellen, was sich auf die Schiffahrt dieses Stroms bezieht. Zu diesem Zwecke wollen sie Bevollmächtigte ernennen, welche spätestens sechs Monate nach Beendigung des Kongresses zusammentreten und bei ihren Arbeiten die in den folgenden Artikeln aufgestellten Grundsätze zur Grundlage nehmen werden.

Art. 109. Auf dem ganzen Laufe der im vorigen Artikel bezeichneten Ströme, von dem Punkte an, wo jeder derselben schiffbar wird, bis zu seiner Ausmündung, soll die Schiffahrt durchaus frei sein und, in Bezug auf den Handel, Niemandem untersagt werden können; es versteht sich von selbst, dass dabei die Vorschriften der Schiffahrts-Polizei beobachtet werden müssen, welche in übereinstimmender und dem Handel aller Nationen möglichst günstiger Weise abgefasst werden sollen.

Art. 110. Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluents qui dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

Art. 111. Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guères d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grévée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

Art. 112. Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un

Art. 110. Das, sowol für die Erhebung der Abgaben, als für die Aufrechthaltung der Polizei, einzuführende System soll, soviel wie möglich, für den ganzen Lauf des Stromes gleichförmig sein und sich, insofern dem nicht besondere Umstände entgegenstehen, auch auf diejenigen seiner Nebenarme und Zusammenflüsse erstrecken, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen.

Art. 111. Die Schiffahrts-Abgaben sollen auf eine gleichförmige, unveränderliche und von der verschiedenen Beschaffenheit der Waaren in so weit unabhängige Art festgesetzt werden, als erforderlich ist, um eine ins Einzelne gehende Prüfung der Ladung auf Defraudations- und Kontraventionsfälle beschränken zu können. Der Betrag dieser Abgaben, welche in keinem Falle die gegenwärtig bestehenden überschreiten dürfen, soll nach den örtlichen Verhältnissen bestimmt werden, die eine allgemeine Regel in dieser Hinsicht nicht zulassen. — Man wird jedoch bei der Festsetzung des Tarifs, von dem Gesichtspunkte ausgehen, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern, und der Rhein-Octroi wird dabei zur ungefähren Richtschnur dienen können.

Nach einmal erfolgter Regulirung des Tarifs darf weder derselbe anders als durch gemeinsame Uebereinkunft der Uferstaaten erhöht, noch die Schiffahrt mit andern als den in dem Reglement festgesetzten Abgaben belastet werden.

Art. 112. Die Erhebungsstellen, deren Zahl möglichst beschränkt werden soll, werden durch das Reglement bestimmt werden, und eine spätere Abänderung hierin ist nur infolge gemeinsamer Uebereinkunft zulässig,

des états riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. 113. Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

Art. 114. On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Art. 115. Les douanes des états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera par des dispositions règlementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation, mais on surveillera par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. 116. Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents, sera déterminé par un règlement commun, qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement.

Le règlement une fois arrêté, ne pourra être changé, que du consente-

es wäre denn, dass einer der Uferstaaten die Zahl der ihm ausschliesslich gehörigen Erhebungsstellen vermindern wollte. —

Art. 113. Jeder Uferstaat übernimmt innerhalb seines Gebietes die Unterhaltung der Leinpfade und die Arbeiten im Strombette, welche zu dem Zwecke erforderlich sind, dass die Schiffahrt nirgends auf Hindernisse stosse.

In welcher Art die Uferstaaten zu den zuletzt erwähnten Arbeiten in dem Falle mitzuwirken haben, wenn die beiden Ufer verschiedenen Regierungen gehören, wird das künftige Reglement festsetzen.

Art. 114. Es sollen nirgends Stapel- oder Umschlagsrechte verliehen werden. — Was die bereits bestehenden betrifft, so sollen dieselben nur in so weit beibehalten werden, als die Uferstaaten solches, ohne Rücksicht auf das örtliche Interesse des Platzes oder des Landes, wo sie vorhanden sind, für die Schiffahrt und den Handel im allgemeinen nothwendig oder nützlich erachten möchten.

Art. 115. Die Zölle der Uferstaaten haben mit den Schiffahrtabgaben nichts gemein. Es wird durch reglementäre Vorschriften verhütet werden, dass die Dienstausübung der Zollbeamten der Schiffahrt Hindernisse in den Weg lege; dagegen aber soll jedem Versuche der Einwohner, mit Hülfe der Schiffer zu kontrebandiren, durch strenge Strompolizei begegnet werden. —

Art. 116. Alles was in den vorhergehenden Artikeln angedeutet ist, soll durch ein gemeinschaftliches Reglement festgesetzt werden und letzteres gleichzeitig alles dasjenige enthalten, was einer endlichen Bestimmung noch bedürfen möchte.

ment de tous les états riverains, et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités.

Nach erfolgter Vereinbarung des Reglements kann dasselbe nur im Einverständniss aller Uferstaaten abgeändert werden, und diese werden für dessen Ausführung in geeigneter, den Umständen und der Oertlichkeit angemessener Weise Sorge tragen.

---

## IV. Protokoll der Plenarversammlung der deutschen Bundesversammlung.

Geschehen, Frankfurt den 3. August 1820.

### Flussschiffahrt.

Präsidium. Da verschiedene Bundesregierungen den Wunsch geäussert hatten, dass die wegen der Flussschiffahrt in der Wiener Kongressakte und in der Bundesakte enthaltenen Bestimmungen ausdrücklich bestätigt werden möchten, und in den Ministerial-Konferenzen zu Wien diesem Wunsche durch einstimmige Annahme eines zu diesem Ende abgefassten Artikels, welcher wörtlich folgendermassen lautet:

> „Um der Flussschiffahrt die derselben durch die Wiener Kongressakte Artikel 109 bis 116 incl. zugesicherte Freiheit wirklich zu gewähren, machen sämmtliche dabei betheiligte Bundesglieder sich verbindlich, die darüber in der Kongressakte gegebenen und vermöge des Art. 19 der Bundesakte den Berathungen der Bundesversammlung zum Grunde gelegten Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, wie auch die deshalb schon bestehenden Unterhandlungen aufs thätigste zu betreiben und in der kürzestmöglichsten Frist zu beendigen, wo aber noch keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche unverzüglich eintreten zu lassen."

entsprochen worden; so habe ich von meinem allerhöchsten Hofe den Auftrag erhalten, diesen Artikel der verehrlichen Bundesversammlung zu dem Ende vorzulegen, damit derselbe in das Protokoll aufgenommen, und die förmliche Annahme von seiten des Bundes erklärt werden möge.

### Umfrage.

Oesterreich. Die Gesandtschaft ist beauftragt, die förmliche Zustimmung ihres allerhöchsten Hofs zu dem in den Ministerial-Konferenzen zu Wien verabredeten Artikel wegen der Flussschiffahrt zu erklären.

Sämmtliche Stimmen traten der Präsidial-Proposition bei; daher

### Beschluss:

Der in den Ministerial-Konferenzen zu Wien verabredete Artikel wegen der Flussschiffahrt, welcher wörtlich folgendermassen lautet:

> „Um der Flussschiffahrt die derselben durch die Wiener Kon-

gressakte Art. 109 bis 116 incl. zugesicherte Freiheit wirklich zu gewähren, machen sämmtliche dabei betheiligte Bundesglieder sich verbindlich, die darüber in der Kongressakte gegebenen und vermöge des Art. 19 der Bundesakte den Berathungen der Bundesversammlung zum Grunde gelegten Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, wie auch die deshalb schon bestehenden Unterhandlungen aufs thätigste zu betreiben und in der kürzestmöglichsten Frist zu beendigen, wo aber noch keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche unverzüglich eintreten zu lassen."

wird in das Protokoll der Bundesversammlung aufgenommen, und, nach gleichförmiger Zustimmung sämmtlicher Bundesregierungen, dessen förmliche Annahme von seiten des deutschen Bundes, mit gleich verbindlicher Kraft, wie die Schlussakte selbst, hiermit erklärt.

---

# Zweiter Abschnitt.

## Dresdener Elbeschiffahrts-Kommission. 1819—1821.

---

### I. Verhandlungen der Elbeschiffahrts-Kommission.

Die Bevollmächtigten der Elbe-Uferstaaten, nämlich von Oesterreich, Preussen, Sachsen, Hannover, Dänemark (für Holstein und Lauenburg), Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Dessau, Anhalt-Köthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg traten am 18. Juni 1819 zu Dresden zusammen und constituirten sich als „Kommission zur Organisirung der Elbeschiffahrt". Der Oesterreichische Bevollmächtigte ward zum Vorsitzenden erwählt. In der ersten Konferenz (den 3. Juni 1819) ward zunächst folgende allgemeine Erklärung zu Protokoll genommen:

„Die Kommission, durchdrungen von der Ueberzeugung, dass sie nicht berufen sei, neue Grundsätze aufzustellen oder Lokalinteressen zu verfechten, sondern dass sich die Sendung darauf beschränke, die durch die Wiener Kongressakte ausgesprochenen Bestimmungen auf die Elbeschiffahrt in Anwendung zu bringen, stellt diesem nach als einhelligen Beschluss auf, dass die Bestimmungen, welche die Artikel 108—116 der Hauptschlussakte des Kongresses enthalten, als Basis und alleinige Richtschnur bei ihren Verhandlungen zu dienen haben, dass sonach der zu regulirende Fluss in seinem Laufe als ein gemeinschaftliches, organisches Ganzes zu betrachten sei, und dass da, wo über die klare und deutliche Bestimmung des Kongresses in der Anwendung sich abweichende Mei-

nung erhebt, die Stimmenmehrheit entscheidend sei, dem dissentirenden Mitgliede aber freistehe, sich hierüber nähere Instruktion seines Hofes einzuholen, weil die Beschlüsse der Kommission nur alsdann als bindend betrachtet werden können, nachdem sie von sämmtlichen Uferstaaten ratificirt worden; dass endlich da, wo es sich blos um Formalien handelt, die majora unbedingt entscheiden."

Nachträglich gaben hierzu der Preussische und der Hannoversche Bevollmächtigte die Bemerkung zu Protokoll: dass ihnen die Aufstellung des Satzes: „dass der zu regulirende Fluss in seinem Laufe als ein gemeinschaftliches, organisches Ganzes zu betrachten sei", zu voreilig in diesem ersten Protokoll erscheine; es genüge im allgemeinen hier der Kongressakte zu erwähnen und anzuführen, dass sie von Art. 108—116 die Basis der Verhandlungen sein müsse.

Als Leitfaden der Verhandlungen ward ein durch Vermittelung des Oesterreichischen Hofes von dem ehemaligen Generaldirektor des Rhein-Octroi, Eichhoff, zu diesem Behufe entworfenes Projekt angenommen.

Die auf das Zollwesen bezüglichen hauptsächlichen Artikel dieses Entwurfs waren folgende:

Art. 1. Die Bestimmungen, welche in den Art. 108—116 der Schlussakte des Wiener Kongresses enthalten sind, sollen gegenwärtiger Konvention zur Hauptgrundlage dienen.

Art. 2. Diesem zufolge soll die Schiffahrt auf der Elbe von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis an seinen Ausfluss in das Meer, sowol auf- als abwärts, völlig frei sein, und rücksichtlich auf den Handel niemand untersagt werden können, mit dem Beding jedoch, dass jeder, der sie betreiben will, sich den Anordnungen zu fügen habe, die wegen der Polizei auf eine allgemein gleichmässige und dem Handel aller Uferstaaten gleich vortheilhafte Art getroffen werden sollen.

Art. 3. Das für die Erhebung der Gebühren und die Handhabung der Polizei zu befolgende System soll für den ganzen Lauf der Elbe ein und das nämliche sein, und annebst auch auf diejenigen Nebenflüsse ausgedehnt werden, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten durchströmen und mit der Elbe in Verbindung stehen.

Art. 4. Der Tarif der Gebühren für die Waarenversendungen auf der Elbe soll dergestalt bestimmt werden, dass der ganze Betrag der zu entrichtenden Abgaben, von . . . an gerechnet bis an das Meer, die Summe von . . . . . . nicht übersteige.

Die Uferstaaten sind bei dieser Bestimmung von dem Grundsatze ausgegangen, den Handel und die Schiffahrt zu beleben, und so wollen sie, dass die auf der Schiffahrt lastenden Abgaben vorzüglich zu den Kosten verwendet werden sollen, welche die Unterhaltung der Leinpfade und die Arbeiten im Strombette erfordern; zugleich übernehmen sie die förmliche Verpflichtung, dieselben nicht anders als aus den dringendsten Beweggründen und in gemeinschaftlicher Uebereinkunft zu erhöhen, und ebenso wenig zu ge-

statten, dass die Schiffahrt mit irgend einer andern Abgabe, unter welcher Benennung und unter welchem Vorwande es auch sein könnte, beschwert werde, ausser denjenigen, welche durch die gegenwärtige Uebereinkunft genehmigt, und durch die darin enthaltenen Tarife bezeichnet und festgestellt worden sind. — —

Art. 6. Die Erhebung der Gebühren soll in jedem Uferstaate in dessen Namen und durch dessen Angestellte dermassen geschehen, dass der Gesammtertrag der aufliegenden Abgaben, nach Massgabe der respectiven Strombesitzungen, unter die betheiligten Uferstaaten getheilt werde. Diese Theilung wird nach dem darüber beliebten Modus alle drei Monate durch die Generalverwaltungsbehörde geschehen etc. etc. (Folgen noch Art. 7—69.)

Bei der nach Anleitung dieses Entwurfs beginnenden Berathung vereinigte man sich in der 2. Konferenz (den 18. Juni 1819) zunächst über folgende Fassung des ersten Artikels:

„Die Bestimmungen, welche in den Artikeln 108 bis einschliesslich 116 der Schlussakte des Wiener Kongresses enthalten sind, dienen gegenwärtiger Konvention zur Hauptgrundlage."

Zu Art. 2 wurde Oesterreichischerseits beantragt, eine solche Fassung zu wählen, wodurch dem Misverständnisse vorgebeugt werde, dass das Recht der freien Beschiffung der Elbe auch auf die Unterthanen von Nichtuferstaaten ausgedehnt werde. Die Mehrzahl der Bevollmächtigten schloss sich dieser Ansicht an, wogegen aber Hamburg, unter Zustimmung von Hannover und Mecklenburg, ausdrücklich Verwahrung einlegte, indem es darauf hinwies, dass nach dem Wortlaut der Wiener Kongressakte die Schiffahrt auf dem Elbstrom niemand untersagt werden könne.

Schliesslich wurde für Art. 2 eine Fassung angenommen, welche diese Principfrage einstweilen noch auf sich beruhen liess, nämlich wie folgt:

„Diesem zufolge soll die Schiffahrt auf der Elbe, von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis an seinen Ausfluss in das Meer, sowol auf- als abwärts, völlig frei sein, mit dem Beding jedoch, dass jeder, der sie betreiben will, sich den Anordnungen zu fügen habe, die wegen der Polizei auf eine allgemein gleichmässige und dem Verkehr aller Uferstaaten gleich vortheilhafte Art getroffen worden sind."

Es ward übrigens auf Anregung der Hannoverschen Bevollmächtigten allseitig anerkannt, dass diese Bestimmungen sich überall nur auf die Flussschiffahrt bezögen (die Seeschiffahrt auf der Unterelbe also dadurch nicht berührt werde).

In Betreff der Elbzollfrage (zu Art. 3 und 4 d. E.) ward darauf in der 3. Konferenz (den 25. Juni 1819) beschlossen: „Es soll vom Präsidium ein Ausschuss, bestehend aus drei Mitgliedern der Kommission, ernannt werden, welcher sich damit zu beschäftigen hat, die auf der Elbe bestehenden Wasser-Mauthtarife zu untersuchen, den höchsten

Satz eines jeden einzelnen, sowie solcher im Jahre 1815 bestanden hat, auszumitteln und auf einen gemeinschaftlichen Massstab zu reduciren, vorher aber die Grundsätze, nach welchen bei dieser Arbeit verfahren werden soll, der Kommission zur Genehmigung vorzulegen."

Zu Mitgliedern dieses Ausschusses wurden die Bevollmächtigten von Sachsen, Hannover und Hamburg ernannt.

Auf den Vorschlag dieses Ausschusses erklärte die Kommission in der 5. Konferenz (den 10. Juli 1819) hinsichtlich der anzufertigenden Tarifvorlage sich damit einverstanden:

„1) zur Vermeidung alles zwecklosen Zeitaufwandes die Untersuchung der Tarife auf diejenigen Gegenstände zu beschränken, welche nach vieljähriger Erfahrung bei dem Schiffahrtsverkehr auf dem Elbstrom in vorzüglichen Quantitäten vorkommen und den bedeutendsten Theil des Handels und der Schiffahrt ausmachen;

2) für die Annahme des Gewichts einen allgemeinen Massstab anzunehmen, und zwar den Centner zu 110 Pfund Hamburger Gewicht, und alle Gegenstände in Bezug auf bekannte Reduktionstabellen danach zu berechnen;

3) um die allgemeine Uebersicht der Resultate zu erleichtern, die bis dahin erhobenen Wasserzollgebühren auf den Konventionsfuss zu reduciren."

Oesterreich hatte bereits in der 3. Konferenz darauf hingewiesen, dass, bevor auf weitere Berathung des vorliegenden Entwurfs eingegangen werde, über das in Anwendung zu bringende System, ob eine Erhebung nach Analogie des Rhein-Octroisystems, oder nicht, eine Entscheidung zu treffen sei. Oesterreichischerseits wünsche man das Octroisystem auf der Elbe angenommen zu sehen.

Sämmtliche übrige Uferstaaten erklärten sich, wenngleich aus theilweise sehr verschiedenen Motiven, gegen Annahme des Octroisystems.

Aus den hierüber abgegebenen Erklärungen dürfte Folgendes hervorzuheben sein.

Der Preussische Bevollmächtigte bemerkte in der 6. Konferenz (den 6. August 1819): die Einführung sei nicht nothwendig, denn das Octroisystem werde durch die Wiener Akte nicht vorgeschrieben, sondern nur ganz allgemein empfohlen; sie sei nicht räthlich, weil die Umstände, die beim Rheinoctroi vorwalten, sich nicht in gleichem Masse bei der Elbe auffinden liessen.

Hannover sprach sich in derselben Konferenz dahin aus: Die Bestimmungen der Art. 108—116 der Wiener Kongressakte hätten den Zweck, die Flussschiffahrt durch Rektificirung der Zolltarife und durch Aufhebung lästiger Einrichtungen oder Mängel zu begünstigen. Hannover sei bereit diesen Zweck zu befördern und zur Aufhebung wirklicher Mängel beizutragen; allein wenn das Mittel zur Erreichung dieses Zwecks die Ein-

führung des proponirten Octroisystems, in Vertheilung und Erhebung der Zolleinkünfte nach Uferlängen und einer gemeinschaftlichen Verwaltung bestehen solle, so müsse es einer solchen Proposition seine Zustimmung versagen. Es sei zwar das Rhein-Octroisystem im 111. Artikel zur Berücksichtigung empfohlen, allein diese Empfehlung betreffe blos den Tarif und setze ihrer Natur nach voraus, dass ersteres den Lokalverhältnissen angemessen sei. Dieser Fall trete aber auf der Elbe nicht ein; denn das Octroisystem, wie solches proponirt worden, würde eine völlige und unnöthige Umwälzung aller Rechtsverhältnisse in Beziehung auf die Flussschiffahrt auf der Elbe zur Folge haben. Es würden nämlich einestheils Staaten, welche bisher keine Zölle gehabt, dadurch erst Antheil an denselben bekommen, wozu offenbar kein Grund vorhanden sei; andere aber, wie namentlich Oesterreich und Sachsen, auf deren Flussgebiet bisher ein unbedeutender Verkehr und folglich auch ein geringer Zollertrag stattgefunden, vermöge ihrer ausgedehnten Uferstrecken, einen weit grössern Antheil an dem gemeinschaftlichen Zollertrage erhalten, als sie je für sich gehabt.... Hannover müsse sich daher gegen die Annahme des projektirten Octroisystems auf das bestimmteste erklären und darauf antragen, dass, wenn die jetzigen Tarife unvollkommen, die Verwaltung mangelhaft, und es demnach rathsam befunden werden sollte, dieserhalb neue Bestimmungen eintreten zu lassen, diese doch in jedem Falle so getroffen werden mögen, dass ein jeder durch den neuen Tarif denjenigen Ertrag behalte, den derselbe bisher rechtmässig besessen, und bei richtiger Anwendung der jetzigen Verzollungs-Grundsätze mit Recht hätte erwarten können.

Der Dänische Bevollmächtigte erklärte: er sei freilich noch nicht mit den nöthigen Instruktionen versehen, glaube jedoch voraus versichern zu können, dass seine Regierung sich mit keinem als allgemein nützlich anerkannten, von der Majorität der Kommission zu nehmenden Beschluss unzufrieden bezeigen werde.

Das Mecklenburgische Votum ging dahin: die Zollerhebung nach den Stromstrecken erscheine der Regierung nicht passend; auf die übrigen Bestimmungen einer gemeinschaftlichen Verwaltung sei man indess bereit, versuchsweise einzugehen, etwa 10 Jahre, jedoch mit dem Vorbehalt, wenn der Versuch mit bedeutendem Verlust verbunden sei, nach Ablauf dieses Termins die Elbzölle wieder nach Massgabe des früheren Zolltarifs erheben zu lassen.

Der Oesterreichische Bevollmächtigte bemerkte auf die vorangegangenen Erklärungen gegen das Octroisystem, dass bei näherer Prüfung desselben manches Vortheilhafte sich genauer darstellen werde etc., dass jedoch andererseits nicht zu verkennen sei, wie die neue Einführung des Octroisystems mit manchen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Wenn aber im Hannoverschen Votum darauf hingedeutet werde,

als ob Oesterreich bei Empfehlung des Octroisystems einen besonderen Vortheil für sich beabsichtigt habe, so müsse er sich hiergegen aufs bestimmteste verwahren:

„Der kaiserliche Hof, weit entfernt, aus diesen Verhandlungen eine Vermehrung, oder auch nur die Beibehaltung seiner bisherigen Zollrevenüen erzielen zu wollen, hat diesen Sinn nicht augenfälliger an den Tag legen können, als indem derselbe durch seinen Bevollmächtigten die bisherigen Oesterreichischen Elbzolltarife mit der Erklärung an die Kommission übergab, sie möge nach ihrem Ermessen über die Beibehaltung oder Mässigung der österreichischen Zollsätze verfügen, wie es dem Interesse des Gesammt-Kommerzes und der Schiffahrt fromme. Von diesem Geiste waren alle bisherigen Vorschläge des Oesterreichischen Hofes geleitet, und dieselben Gesinnungen, mit stetem Rückblick auf die Stipulationen des Wiener Kongresses, wird der kaiserl. Hof auch im weiteren Verlauf der Verhandlungen verfolgen." —

Nachdem die Einführung des vollständigen Octroisystems somit zurückgewiesen war, ward im Uebrigen (in der 7. Konferenz) folgender Beschluss einstimmig angenommen: „dass in der artikelweisen Berathung des Eichhoff'schen Entwurfs fortgefahren und dabei von der Ansicht ausgegangen werde:

1) die zu regulirende Schiffahrtsgebühr nach dem Gewichte zu erheben; 2) dass keine materielle Verifikation der Ladungen statthaben solle, ausser beim Ein- und Ausladen, dagegen den Fiskus zu sichern durch Manifeste, Aiche und Verifikationskontrole; 3) dass, insofern diese Massregeln nicht genügen sollten, die Berathung über eine gemeinschaftliche Inspektion vorbehalten bleibe; und 4) dass eine periodische Zusammenkunft der Bevollmächtigten aller Uferstaaten statthaben solle." —

Die Gebührentarife der verschiedenen bisherigen Elbzollämter waren successive eingereicht worden, ohne im Uebrigen zu besonderen Bemerkungen Anlass zu geben. Nur in zwei Fällen zeigten sich in dieser Hinsicht Bedenken und wesentliche Divergenz der Ansichten; einmal, als abseiten Hannovers der Brunshauser (Stader) *) Zolltarif nicht mit vorgelegt wurde, und zweitens, als die Preussische Regierung ausser den älteren Elbzollrollen auch die seit dem 1. Jan. 1819 in den östlichen Provinzen der Monarchie eingeführte allgemeine Durchgangsabgabe von 12 gGr. per Centner von dem Tarif-Ausschuss mit berücksichtigt wissen wollte.

Gegen letztere Auffassung erklärten sich die übrigen Uferstaaten aufs entschiedenste und wird in mehreren dieser Erklärungen das vor der Wiener Kongressakte bestandene rechtliche Verhältniss der Elbzölle klar

---

*) Die Verhandlungen über den Brunshauser Zoll werden weiter unten im Zusammenhange für sich erwähnt werden.

dargelegt. Es geschieht dies namentlich im Mecklenburgischen Votum (in der 14. Konferenz, den 21. September 1819) wie folgt:

„Seit den frühesten Zeiten haben die Elbuferstaaten, abgesehen vom Reichsverbande, in einer fortdauernden Verbindung unter sich gestanden. Die Elbe-Deputationstage 1545 zu Stendal, 1548 und 1549 zu Jüterbock, 1556 zu Frankfurt a. d. O., 1571 und 1590 zu Magdeburg, 1662 zu Lenzen, 1669 und 1672 zu Hamburg, endlich 1711 zu Lenzen beweisen dies hinlänglich.

Mit dem Westphälischen Frieden nun geht eine neue Epoche für die Elbeschiffahrt an. Sowie der Wiener Kongress Handel und Schifffahrt auf allen deutschen Strömen neu zu beleben gesucht hat, so auch der Westphälische Friedenstraktat. Der Art. 9 desselben sagt: fluminibus quibuscunque sua pristina securitas, jurisdictio et usus, prout ante hos motus bellicos a pluribus retro annis fuit, restituantur, et inviolabiliter conserventur.

Der Westphälische Friede war und blieb für alle Elbuferstaaten bindendes Gesetz, und verblieb noch bindend, auch nachdem das Römische Reich aufgelöst worden. Selbst durch die Wiener Kongressakte ist der 9. Artikel des Osnabrückischen Friedens nicht aufgehoben, sondern vielmehr nur aufs vollständigste bestätigt worden.

Der Grundsatz, dass nur die Zollrollen aus dem Zeitraume vor dem 30jährigen Kriege als gültig anzusehen, auch dass solche nicht anders als mit der Zustimmung aller Uferstaaten geändert werden dürften, war seit dem Westphälischen Frieden fortdauernd Grundgesetz bei den Verhandlungen der Elbuferstaaten. Die Deputationstage von 1669, 1672 und 1711 liefern hiervon den vollen Beweis. Das Römische Reich stand mit diesen Elbuferstaaten in eigentlich gar keiner Verbindung, und da diese Staaten auch nach Aufhebung des Reichsverbandes in gleicher Lage gegeneinander verblieben, so war fortwährend bis 1815 der Westphälische Friede das Grundgesetz, wonach die etwanige Frage entschieden werden konnte, ob ein Elbzoll überhaupt, oder in der geforderten Höhe rechtmässig bezahlt werden könne. Um dies zu entscheiden, kommt es nämlich auf die Untersuchung an: Existirte der Zoll schon vor dem 30jährigen Kriege, so wie er jetzt verlangt wird? oder haben sämmtliche Elbuferstaaten in die neuern Bestimmungen gewilligt?

Der 111. Art. der Wiener Kongressakte macht hierin auch keine Aenderung: La quotité de ces droits, qui en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants actuellement, bezieht sich doch wohl einzig auf diejenigen Zölle, die rechtmässig gefordert werden dürfen und schliesst die Untersuchung nicht aus: ob wirklich eine solche Abgabe verlangt werden dürfe oder nicht?

Diese allgemeinen Grundsätze auf die neuen Preussischen Zollbestimmungen angewendet, so sind bekanntlich 1711 alle Zolltarife der Elbe,

Havel und Spree der damaligen Elbeschiffahrts-Kommission officiell von dem Preussischen Bevollmächtigten mitgetheilt. Derzeit existirten keine „mannigfaltigen, verwickelten Hebungen“, es gab nur Preussische Elbzölle, die ja auch jetzt noch, weder durch den Ersatzzoll von 1814, noch zufolge des Edikts vom 26. Mai 1818 aufgehoben sind.

Auch in der Periode von 1711—1813 sind in den Preussischen Staaten nie andere Abgaben von den Elbschiffen gefordert worden, als die schon 1711 bekannten, und geschah dies etwa während des Krieges von 1813, so gelangte eine solche neue Einrichtung wol um so weniger zur Kenntniss der übrigen Uferstaaten, als überhaupt in dieser stürmischen Zeit aller Handel auf der Elbe niederlag.

Ob ein Zoll rechtmässig oder nicht erhoben wird, kann überdem nicht von einem oder dem andern Staate entschieden werden, sondern es steht nur dem gesammten Elbstaatenvereine die Untersuchung zu, und ist insofern daher einer der Hauptgegenstände der gegenwärtigen Elbschiffahrts-Kommission.

Die Entscheidung kann in diesem Fall nicht schwer sein. Hätte man Preussischerseits alle einzelnen Abgaben, die früher auf den Elbzöllen erhoben wurden, schwinden lassen, so konnte die Frage entstehen: Ist die neue Einrichtung demjenigen angemessen, wozu früher die Berechtigung war, oder nicht? Nun aber, da beide, die alten und die neuen Abgaben verblieben, zu einer Zeit verblieben, wo Durchgangswaaren ganz frei von anderweitigen innern Zöllen die Preussischen Staaten passiren, da ist es unmöglich daran zu zweifeln: dass diese doppelte, und mehr als doppelte Last, die man der Handlung und der Schiffahrt auf der Elbe aufbürdet, nicht mit Gerechtigkeit gefordert werden könne.“

Auch in der später (in der 18. Konferenz, den 26. Oktober 1819) abgegebenen Hannoverschen Erklärung gegen den vorerwähnten Preussischen Anspruch, dass die neu eingeführte allgemeine Durchgangsabgabe mit einen Gegenstand des auszumittelnden Status quo ausmache, wird die rechtliche Basis der bisherigen Elbzölle in ähnlichem Sinne aufgefasst. Es heisst darin unter anderm: „Wenn von dem Status quo von 1815 die Rede ist, so wird dieser als Norm wol nur insofern angeführt werden können, als dadurch die Quantität derjenigen Abgaben gerechtfertigt werden soll, welche im Jahre 1815 an Zollstellen erhoben worden sind, die Verträge oder das Herkommen bereits geheiligt hatten; es kann dieser Status quo aber wol nicht dazu dienen, eine von den interessirten Uferstaaten überall nicht anerkannte Zollstätte oder Abgabe selbst zu rechtfertigen, d. h. mit andern Worten: der Status quo rechtfertigt die einmal anerkannte Abgabe in Quanto, nicht aber die Anordnung einer neuern nicht anerkannten.“

In der 20. Konferenz (den 13. November 1819) legte der Kommis-

sionsausschuss seinen Bericht über die Elbzollverhältnisse vor. Derselbe lautet vollständig, wie folgt:

„Der Kommissions-Ausschuss, dem im dritten Sitzungsprotokolle vom 25. Juni d. J. die Untersuchung der auf der Elbe bestehenden Wasserzoll-Tarife und die Ausmittelung des höchsten Satzes eines jeden einzelnen, sowie solcher im Jahre 1815 bestanden, endlich aber die Reduktion der einzelnen Zollsätze auf einen gemeinschaftlichen Massstab übertragen war, hat sich diesem Geschäfte nach den von ihm früher vorgelegten und von der Elbschiffahrts-Kommission genehmigten Grundsätzen unterzogen und beeilt sich jetzt, die Resultate seiner Arbeiten in zwei Anlagen gehorsamst zu überreichen, wovon die erste eine tabellarische Uebersicht der von den verschiedenen Uferstaaten im Jahre 1815 auf der Elbe erhobenen Schiffahrts-Gebühren und die andern einen freilich nur unvollkommenen Versuch enthält, nach allgemeinen Grundsätzen den bisher von jedem Staate erhobenen Durchschnittssatz pr. Centner auszumitteln *).

Der grosse Umfang der Arbeit; die Unvollkommenheit der Materialien; der zum Theil erst verspätete Eingang der Zollrollen; die Verschiedenheit der Grundsätze, nach welchen auf den einzelnen Zollämtern die Erhebung bisher vorgenommen wurde, und die in der Natur der Sache oft liegende Unmöglichkeit, manche übliche Erhebungen auf allgemeine Grundsätze zu reduciren und sie übersichtlich darzustellen, haben eine frühere Beendigung der obigen Arbeit unmöglich gemacht, und werden die Mängel entschuldigen, welche eine nähere Prüfung derselben vielleicht entdecken möchte.

Der Ausschuss, indem er sich dieser Arbeit unterzog, ist dabei

1) nach Anleitung der Vorschrift von dem Gesichtspunkte ausgegangen, dass nur die eigentlichen Wasserzoll-Tarife einen Gegenstand seiner Arbeiten ausmachen können;
2) dass es seine Pflicht erheische, das Interesse des Fiskus der verschiedenen Uferstaaten nicht minder wie das des Handels und der Schiffahrt zu beachten, und
3) dass es nothwendig sei, bei seiner Arbeit das künftig einzuführende System einer allgemeinen Gewichtsverzollung nicht aus den Augen zu verlieren. Aus diesem Grunde ist daher der eigentliche Waarenzoll von den Abgaben, welche auf den Fahrzeugen ruhen oder doch dahin am besten zu zählen sein würden, streng gesondert und hieraus ergeben sich die beiden Hauptabtheilungen, worin die die Schiffahrts-Gebühren umfassende Uebersicht zerfällt.

   Bei der ersten hat man sich, um nicht zu viele Gegenstände aufzunehmen, blos auf diejenigen beschränkt, welche sich gegenwärtig am meisten im Handel befinden.

---

*) In dem uns vorliegenden Exemplare des Protokolls fehlen diese Anlagen.

Die Zollregister, welche der Grossherzoglich Mecklenburgische Kommissär, und eine 10jährige Uebersicht, welche der Hannoversche Bevollmächtigte dem Ausschusse mitgetheilt, haben denselben in dieser Auswahl geleitet, die verschiedenen Gewichte sind auf Hamburgische Centner und die Zollsätze auf Konventionsmünze reducirt. Beim Getreidemass hat das Komité die in Hamburg üblichen Verhältnisse benutzt, um die in den Zollrollen enthaltenen Gemässe auf Centner zurückzuführen; das Bauholz ist, soweit es nach den Zollrollen möglich war, zunächst auf den kubischen Inhalt von 50 Fuss zurückgeführt und danach sodann die bestehenden Zollsätze ausgemittelt; — das Brennholz ist nach Faden berechnet; — Gegenstände, welche ihrer geringen Qualität wegen nur offen verladen werden, wie Steine, Asche u. s. w. haben begreiflicherweise nicht mit aufgenommen werden können, es ist aber solches auch um so weniger nachtheilig, als sie ohnehin immer einen geringern als den gewöhnlichen Durchschnittssatz entrichten werden.

Was die Abgaben betrifft, welche bisher von Schiffsgefässen und von Flossen entrichtet wurden und die mit einer Rekognitionsgebühr, wie sie am Rhein besteht, die meiste Aehnlichkeit haben: so bilden solche die zweite Unterabtheilung der Schiffahrtsgebühren-Tabelle und zerfallen wiederum in 3 Klassen, nämlich:

a) in Abgaben, welche bei jeder Fahrt,
b) in solche, welche nur einmal im Jahr, und
c) in solche, welche nur einmal für allemal entrichtet werden.

Auf diese Weise hat der Kommissionsausschuss, so weit ihn die vorhandenen Materialien dazu in den Stand setzten, versucht, in der obigen Tabelle eine allgemeine Uebersicht der bisher auf der Elbe erhobenen Schiffahrts-Gebühren zu liefern. Schwieriger aber ist es ihm geworden, aus den ihm mitgetheilten Materialien den bisher von jedem Staate erhobenen Durchschnittssatz pr. Centner auszumitteln.

Um dies genau zu erwägen, würde das Komité ausser den Zollsätzen auch die Quantität der Waaren, welche in mehreren Jahren die Elbe passirt sind, nothwendig gekannt haben müssen.

Hierüber sind aber nur von Hannoverscher und Dänischer Seite einige Nachweisungen beigebracht, die für alle Uferstaaten als Norm anzunehmen, aus mehreren Gründen bedenklich erschien. Das Komité hat sich daher darauf beschränken müssen:

a) aus den auf der Elbe verführten Waaren, mit Ausnahme von Holz und Getreide, worauf die allgemeinen Sätze nicht anzuwenden sind, diejenigen auszuwählen, wovon die Grossherzoglich Mecklenburgischen Zollregister und eine Tabelle, die die Hannoverschen und Dänischen Kommissäre mitgetheilt, ergeben, dass sie in dem Zeitraume von 10 Jahren zum wenigsten in der Quantität von 3000 Centner verführt sind;

b) diese Gegenstände in der unter 2 beiliegenden Tabelle zugleich mit den einzelnen davon erhobenen Zollsätzen zusammen zu tragen, und

c) durch Dividirung der Anzahl der Gegenstände in die Totalsumme der davon erhobenen Zollsätze einen approximativen Durchschnittssatz für jeden Uferstaat zu bilden.

Ist nun freilich auf diese Weise kein Resultat hervorgebracht, gegen welches nicht einige Einwendungen zu machen wären, so tritt doch dasselbe der Wahrheit ziemlich nah, wie Vergleichungen, die deshalb mit dem Grossherzoglich Mecklenburgischen Zollregister angestellt sind, ergeben. Das Komité ist daher der Meinung, dass die auf diese Weise ausgemittelten Durchschnittssätze bei der künftigen Einführung eines Gewichtszolls allerdings benutzt werden können, wobei sich jedoch von selbst versteht, dass in Rücksicht solcher Waaren, die einen so hohen Zollsatz nicht ertragen würden, eine klassenweise Ermässigung stattfinden müsse. Uebrigens ergibt das auf diese Weise gefundene Resultat, dass bisher blos an Wasserzollgebühren auf der Elbe 35 gGr. Konventionsmünze pr. Centner erhoben sind; so wie dass verhältnissmässig Sachsen, Oesterreich und Anhalt die höchsten Zollsätze erhoben haben.

Was die von den Fahrzeugen bisher erhobenen Abgaben anlangt, so ist es aus den in der Natur der Sache liegenden Gründen unmöglich gewesen, deshalb einen allgemeinen Durchschnittssatz auszumitteln. Die hierher gehörenden Abgaben werden daher approximativ bei der künftighin einzuführenden Rekognitionsgebühr oder Schiffszoll berücksichtigt werden müssen.

Ebenso ist das Komité zwar der Meinung, dass die von den Schiffsbeamten bisher an mehreren Orten bezogenen Accidentien einen Theil des Status quo ausmachen; indessen ist es bei ihrer so verschiedenen Natur unmöglich gewesen, sie auf einen allgemeinen Satz zurückzuführen, das Komité muss daher die weitern Bestimmungen der Hochlöbl. Kommission anheimstellen.

Schliesslich bemerkt der Ausschuss noch:

a) dass in der obigen Nachweisung der Brunshauser Zoll nicht mit aufgenommen ist, weil darüber die erforderlichen Tarife fehlen, sowie

b) dass der Hitzacker'sche Repressalienzoll, welcher von Hannoverscher Seite erhoben wird, aus dem Grunde bei der allgemeinen Uebersicht nicht berücksichtigt ist, weil er nicht die Elbschiffahrt im allgemeinen, sondern nur die Preussischen Unterthanen betrifft und daher zunächst ein Gegenstand sein möchte, über welchen sich die Hannoversche Regierung mit der Preussischen Regierung zu einigen haben wird.“ —

Bei Vorlage dieses Berichts ward vom Präsidium bemerkt: „Vor-

ausgesetzt, dass die Kommission mit Vertrauen auf den gründlichen und rechtlichen Fürgang des Ausschusses bei Eruirung des Maximums der gegenwärtigen Gebühren, gegen den ausgemittelten Betrag des von jedem Uferstaat bezogenen Gefälls nichts zu erinnern findet, wie denn der Oesterreichische Bevollmächtigte sich dieser Ausmittelung vertrauend fügt, so wird es sich nun darum handeln, von diesem Resultate den bezielten Gebrauch zur Anfertigung des neuen Tarifs zu machen.

Der Artikel 111 führt die 1815 auf der Elbe erhobenen Gebühren zwar als Massstab für den künftigen Tarif, jedoch nur in soweit an, als deren Maximum in keinem Fall überschritten werden darf, bestimmt aber weiter, dass man, abgesehen von dem eruirten Befunde, bei Anfertigung des Tarifs von dem Grundsatze ausgehen soll, den Handel zu ermuntern, indem man die Schiffahrt erleichtere. Die Schiffahrtsgebühr soll also nicht höher sein, als die gegenwärtige ist, sie kann und soll aber niedriger sein, wenn die Ermunterung des Handels und die Erleichterung der Schiffahrt dies erfordern sollten, und es ist wol keinem Zweifel unterworfen, dass die hohen Kontrahenten bei diesem Ausspruche eine Verminderung der bestehenden Gebühren wirklich bezielten und in dieser Verminderung eine Erleichterung für die Schiffahrt erkannten. Gewiss wird man sich auch hier von derselben Ueberzeugung durchdrungen fühlen und eine Verminderung der jetzt bestehenden Gebühren selbst als unerlässlich erachten, wenn man einen Blick auf den von dem Ausschuss vorgelegten Durchschnittspreis wirft, welcher 1 Thlr. 11 gGr. $1^2/_3$ Pfg. vom Centner der von Hamburg nach Melnick, oder stromabwärts bis Hamburg, verschifften Waaren beträgt — ein Zollsatz, welcher von einer sehr grossen Menge Waaren unmöglich getragen werden kann, und folglich den Verkehr derselben gänzlich verhindert, andere aber unverhältnissmässig belastet. Daher die zahllosen Klagen des Handelsstandes über die hohen Elbzölle, daher die Klagen der Fabrikanten und Producenten der Uferstaaten über die Unmöglichkeit, die Erzeugnisse der Natur und Kunst auf diesem Wege zu verführen, daher endlich der auffallende Uebelstand, dass die Fracht auf der Wasserstrasse, welche die Natur selbst geschaffen hat, im Verhältnisse kostspieliger ist, als die Fracht auf den Landstrassen, welche mit Kunst und Aufwand erst erbaut werden mussten. Beispiele sind erlassen, wo die allgemeine Stimme jeden Zweifel ausschliesst.

Wenn man nun als unbestreitbar annimmt, dass Schiffahrt und Handel auf der Elbe eine Ermässigung der darauf lastenden Gebühren unumgänglich erheische, und dass diese Forderung sich nicht allein auf den Pariser Frieden und auf die Stipulationen des Wiener Kongresses begründe, sondern eine Forderung sei, welche aus der Natur der Sache, aus dem wahren eigenen Interesse jedes Uferstaates und aus dem Interesse des Gesammt-Kommerzes unmittelbar hervorgehen, so dürfte nur

die Frage sein: wie gross soll die Verminderung sein, nach welchen Grundsätzen soll sie vorgenommen werden, und wer soll solche erleiden?

Hier giebt uns der Wiener Kongress den Weg an die Hand: l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative. Wenn man nun erwägt, dass die Rhein-Octroi für eine Strecke von 100 Meilen von Strassburg bis an die holländische Grenze 12 gGr. (2 Francs) aufwärts, und 8 gGr. (1 Franc 33 Centimes) abwärts beträgt, dass diese Distanz der schiffbaren Strecke der Elbe von Melnick bis ans Meer ungefähr gleich sei, dass aber dagegen die im Jahre 1815 erhobenen Elbschiffahrts-Abgaben den Betrag der Rhein-Octroi um das Doppelte übersteigen, so dürften, um sich der Rhein-Octroi zu nähern, vor allem zu einer Verminderung der Elbgefälle diejenigen Staaten die Hand bieten und sich eine grössere Ermässigung gefallen lassen, deren Zölle nach Verhältniss am höchsten sind, dagegen die Elbzölle, welche schon einen niedrigen und mässigen Tarif haben, wenig oder nach Bestand gar nicht vermindert werden könnten. Von dieser Ansicht ausgegangen und zur möglichst schonenden Berücksichtigung des 1815 Bestandenen erlaubt sich Präsidium den Vorschlag, mit Aufhebung aller bisher bestandenen Transito-, Licent-, Accise- oder andern derlei Gebühren künftighin nach Verhältniss der 1815 bestandenen Erhebungsämter den Tarif allen Uferstaaten auf den Satz desjenigen zurückzuführen, dessen Tarif dermalen der mässigste ist. Dieser Staat ist Dänemark, welcher auf dem Erhebungsamt Lauenburg einen Durchschnittspreis von 7 Pfgn. per Centner erhebt.

Sollte die Kommission diesem Grundsatz beipflichten, so würde der Tarif dergestalt zu reguliren sein, dass jeder Uferstaat für jedes 1815 auf seinem Territorium gelegene Erhebungsamt vom Centner des Bruttogewichts 7 Pfg. erhöbe, und die auf diese Art sich ergebende Summe auf die künftighin beizubehaltenden Aemter nach Massgabe der Distanz vertheile. Zwar würde auf diese Art der Tarif immer noch sehr hoch und noch immer sehr entfernt bleiben von der uns als norme approximative empfohlenen Rhein-Octroi; doch entstünde immer eine für den Augenblick billige Ermässigung ohne Besorgniss, die Revenüen der Uferstaaten zu vermindern, eine Beachtung, die zwar in der Kongressakte nicht ausgesprochen ist, aber vielleicht doch rücksichtswürdig sein dürfte. Ich sage: ohne die Revenüen zu vermindern, denn Jedermann muss sich die Ueberzeugung aufdrängen, dass durch Ermässigung des Zollsatzes der Handel sich neubelebt erheben und der Verkehr sich bedeutend vermehren werde, dass folglich die grössere Quantität der zu verzollenden Gegenstände den geringern Tarif ausgleichen würde. Was nützen den Staatskassen hohe Sätze in den Zolltarifen, wenn der Verkehr stockt oder sich Societäten bilden, welche sich die Kontrebande zum Gesetze machen, und lieber dem Einschwärzer niedrigen als dem Staate hohen Gewinn

gönnen? So wie daher durch geringe Schiffahrtsabgabe die Schiffahrt lebendiger und rascher in Gang kommen wird, so wird auch a) durch vermehrte Kontrole die Defraudation merklich vermindert, b) durch die Verzollung nach dem Gewicht wird die Entrichtung der Gebühren genauer und richtiger erfolgen, und es wird c) durch die Verringerung der Verwaltungskosten bei Verminderung der Erhebungsämter, welche die neue Einrichtung möglich macht, eine Ersparung im Staatsschatz möglich; es werden mithin die Revenüen der Schiffahrtsgebühren, auf die vorgeschlagene Art festgesetzt, wenn nicht vermehrt, doch gewiss nicht vermindert werden. Möge man sich übrigens bei näherer Prüfung dieses Vorschlags überzeugen, dass die Verminderung vorzüglich auf denjenigen Stromstrecken statthaben würde, wo bisher wegen der unerschwinglichen Abgaben beinahe keine Schiffahrt bestand und wo die Verminderung derselben einen bedeutenden Verkehr auf die Elbe locken wird, sowie es sich von selbst versteht, dass der auf diese Art sich ergebende Zollsatz nur das Maximum der Gebühren sei, für eine Menge Gegenstände von grossem Gewichte und geringem Werth, z. B. Steine, auch hier noch eine Ermässigung eintreten dürfte, d. h. so wie auf dem Rhein mehrere Klassen von Waaren zu bilden sein würden.

Dieser Vorschlag, der im Interesse des Handels und der Schiffahrt gemacht ist, ohne von den resp. Uferstaaten in der Wirklichkeit Opfer zu erheischen, scheint sich dem Sinn und dem Buchstaben der Kongressakte zu nähern, und ist durch den Wunsch erzeugt, den gegenwärtigen Stand der Gebühren so viel als möglich mit den signirten Stipulationen des Kongresses zu vereinigen.

Nach dieser Erklärung erkläre ich in meiner Eigenschaft als Bevollmächtigter, dass, obgleich durch die Realisirung dieser Proposition eben von Oesterreich die beträchtlichste Verminderung gefordert wird, indem der ausgemittelte Durchschnittspreis von 6 gGr. $9^2/_3$ Pfg. gegenwärtiger Gebühr bei den drei Böhmischen Erhebungsämtern auf 1 gGr. 9 Pfg. herabgesetzt werden würde, der kaiserl. Hof doch zum Besten des Gesammtkommerzes und zur treuen Erfüllung der beim Wiener Kongress eingegangenen und Sr. Majestät theuern Verpflichtung, sich diese Ermässigung ihrer Wassermauthgebühr gefallen lassen wolle, und da keiner der übrigen Uferstaaten seinen Tarif in diesem namhaften Verhältniss herabzusetzen haben würde, auch mit beruhigter Zuversicht erwarte, dass die übrigen Uferstaaten sich nicht weniger bereitwillig werden finden lassen, auch ihrerseits in die durch diesen Vorschlag bezweckte Verminderung zu willigen, und dies um so mehr, als künftighin die proponirten Gebühren vom Bruttogewichte erhoben werden sollen, während solche jetzt vom Nettogewichte genommen werden, welches eine Differenz von 12—15 Procent macht, und als überdies bei den meisten Uferstaaten, z. B. bei Anhalt, Hannover und Lauenburg, bei Verführung grösserer

Quantitäten eine Ermässigung gegen 50 Procent der bisherigen Zollgebühren systemmässig ist, und als endlich nach der zu Protokoll gegebenen Sächsischen Erklärung auf den altsächsischen sowohl als den neupreussischen Erhebungsämtern der ausgesprochene Tarifsatz niemals genau erhoben wurde.

Zwei Punkte erübrigen noch zur Bemerkung:

Erstens hat das Komité in sein Durchschnitts-Elaborat das Erhebungsamt Stade nicht mit aufzunehmen vermocht, weil der Hannoversche Bevollmächtigte den Tarif dieses Erhebungsamts bisher noch immer nicht der Kommission mitgetheilt hatte, indessen hat sich der Ausschuss dadurch von seiner Arbeit mit Recht nicht abhalten lassen, da der Stader Zoll einzig nur von den aus der See kommenden Gütern erhoben wird. Immer aber wird die Kommission vor ihrem definitiven Beschlusse über gegenwärtige Proposition von den Verhältnissen des Stader Zolls sich unterrichten müssen, und in dieser Beziehung bringt das Präsidium in Antrag, zur Einbringung dieses Tarifs eine bestimmte Frist zu belieben.

Zweitens, verschiedene Uferstaaten erheben ausser der gewöhnlichen Abgabe noch einen Zoll, welcher auf den Fahrzeugen lastet, sowie deren Schiffahrtsbeamten gestattet war, eine Retribution unter dem Namen von Accidenzien zu erheben, welche grösstentheils auch auf dem Fahrzeuge lastet. Diese Abgabe wäre nach den Ansichten des Präsidii in eine Art von Rekognitionsgebühr zu verwandeln, und würde von der Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge nach dem Aichanschlag zu erheben sein. Die Art, wie diese Gebühr zu reguliren sein würde, erfordert eine nähere Prüfung derjenigen Abgaben, die sie ersetzen soll, und es wäre daher der Ausschuss anzugehen, sowol hierüber ein Gutachten vorzulegen als auch in Antrag zu bringen, von welchen Gegenständen auf der Elbe $^1/_4$, $^1/_{10}$, $^1/_{20}$ Gebühr zu entrichten sein würde."

Die Bevollmächtigten für Preussen, Hannover und Anhalt nahmen diesen Präsidialvortrag ad referendum. Dagegen gaben die übrigen Uferstaaten sofort folgende Erklärungen ab:

Dänemark: „Indem der Dänische Kommissarius dem Präsidialantrage, worin der Lauenburgische Tarif als Massstab für einen künftigen allgemeinen Elbzolltarif proponirt wird, völlig beistimmt, muss er sich gegen eine Verminderung des bisherigen Kornzolls für Lauenburg verwahren." Mecklenburg: „Mein Hof hat seine gegenwärtige Zollrolle durch den 12. Artikel des Osnabrückischen Friedens auf fortwährende Zeiten bestätigt erhalten, weil Mecklenburg bedeutende Theile seines Landes, namentlich die Stadt Wismar, die Insel Poel und das Amt Neukloster nicht durch den 30jährigen Krieg verloren, aber nach beendigtem Kriege zum Wohl für ganz Deutschland aufgeopfert hat. Die derzeit bestätigte Zollrolle besteht noch jetzt ganz unverändert, Kommissarius erwähnt es mit Stolz. Den Durchschnittspreis von 8 Pfg. für den Centner, wie der Aus-

schuss solchen für Mecklenburgs Elbzölle befunden, glaubt mein Hof auch ferner erheben zu dürfen, und um so mehr, weil eigene genaue Berechnungen selbst 9 Pfg. für den Centner ergeben haben. Sollten jedoch sämmtliche Elb-Uferstaaten sich mit 7 Pfg. für den Centner begnügen, so hofft Kommissarius, dass sein Hof auch dies Opfer eingehen wird, wenn es zum Wohl des Handels und der Schiffahrt wirklich nöthig befunden werden sollte. Kommissarius muss jedoch noch bemerken, dass er Namens seines Hofes nicht ermächtigt ist, in eine Verminderung des bisherigen Kornzolles für Mecklenburg zu willigen. Es wird dies um so weniger Schwierigkeit finden, da das Getreide nicht nach dem Gewicht verzollt wird und der obenbemerkte Grund zu wichtig ist, als dass nicht besondere Rücksicht darauf genommen werden sollte."

Der Hamburgische Bevollmächtigte erklärt, „dass er eine Verminderung der auf der Elbeschiffahrt bestandenen Gebühren als einen der wesentlichsten Punkte der Verhandlungen ansehe, und obgleich er eine grössere Verminderung wie die vorgeschlagene als höchst wünschenswerth für den Elbhandel betrachte, so stimme er doch dem Präsidial-Antrage bei." --

Nachdem die Verhandlungen vom 29. Dec. 1819 bis zum 2. Mai 1820 ausgesetzt gewesen waren, gab der Preussische Bevollmächtigte an diesem Tage (in der 23. Konferenz) über die Tariffrage folgende Erklärung ab:

„Die Totalität sämmtlicher Zölle auf der Elbe von Melnick bis Hamburg beträgt nach einer, unter Mitwirkung des Freiherrn von Münch rektificirten Berechnung $2\frac{1}{3}$ Thlr. oder 56 gGr. auf den Centner, wovon Preussen bis jetzt beinahe $26\frac{1}{2}$ gGr. erhebt.

Die Preussische Regierung überzeugte sich, dass eine fernere Entrichtung so hoher Abgaben weder mit dem Flor des Handels und der Schiffahrt auf der Elbe, noch mit dem liberalen Sinn des Wiener Vertrages vereinbarlich ist. Obgleich daher, bei den immer steigenden Bedürfnissen des Staats, jedes, eine Verminderung der Einnahmen nach sich ziehende Opfer doppelt empfindlich wird, so ist der Berliner Hof dennoch bereit, sich freiwillig dafür zu erklären, wenn sich die andern Uferstaaten ebenfalls dazu bereit finden lassen wollen.

Unter dieser Voraussetzung ist der Preussische Bevollmächtigte ermächtigt worden, der Kommission zu eröffnen: dass er dem obenerwähnten Präsidial-Antrage in der 20. Konferenz, soweit derselbe das Preussische Interesse betrifft, beitritt, und sich demnach den sehr ermässigten Zollsatz von 7 Pfg. per Centner, als künftige Norm gefallen lassen will. Er muss jedoch darauf bestehen, dass ausser den 15 mal 7 Pfennigen, welche für die 15 zur Berechnung gekommenen Preussischen Zollstätten hiernach künftig zu erheben sein würden, dem Preussischen Staate noch eine Zulage als Ersatz für diejenigen Entschädigungen zu erheben überlassen werde, welche diejenigen Privat-Zollberechtigten in Anspruch nehmen, und selbst vor Gericht gegen den Fiskus geltend machen können, deren Hebungen

in den Berechnungen der Dresdener Kommission nicht berücksichtigt worden sind. Diese Zulage würde nach dem Antrage des Preussischen Bevollmächtigten sehr mässig ausfallen, und in der Totalität nur 3 Pfg. per Centner betragen, dergestalt, dass der Preussische Antheil an dem Ganzen der Elbzölle sich auf 9 gGr. per Centner für die Folge ermässigen würde.

Vorausgesetzt daher, dass die übrigen Uferstaaten sich zu einer gleichmässigen Berücksichtigung des Handels und der Schiffahrt bereitwillig erklären, so würde der Betrag der ganzen Zollgefälle auf der Elbe für 33 Zollstätten zu 7 Pfg., und für die unberechnet gebliebenen Preussischen Privatzölle mit 3 Pfg., überhaupt künftig 19½ gGr. betragen, und Preussen davon für seinen Antheil 9 gGr. oder $^6/_{13}$ beziehen; ein Satz, welcher dem Verhältniss seiner Uferlänge, seines jetzigen Besitzstandes des Abgabensatzes und der jetzigen Anzahl seiner Zollstätten vollkommen entspricht.

Der Preussische Bevollmächtigte glaubt sich der angenehmen Hoffnung überlassen zu können, dass die betreffenden Uferstaaten auch ihrerseits gern verhältnissmässige Opfer bringen werden und sieht darüber einer baldgefälligen Erklärung entgegen.“

Die Sächsische Erklärung ging dahin: 7 Pfg. für jedes der 9 Sächsischen Erhebungsämter gerechnet, würde der gesammte Zollbetrag 5 gGr. 3 Pfg. per Centner ausmachen, welcher auf die beizubehaltende mindere Zahl der Erhebungsämter zu vertheilen sein würde. Der Sächsische Hof sei bereit, dem geschehenen Vorschlage in diesem Masse beizutreten und werde, da der Sächsische Zollbetrag nach der zeitherigen Erhebung 8 gGr. 2 Pfg. ausmache, Sächsischerseits dadurch ein verhältnissmässig sehr bedeutender Nachlass zugestanden.

Die Hannoversche Erklärung über den künftigen Elbzolltarif erfolgte sehr verspätet, nämlich erst in der 31. Konferenz am 17. Okt. 1820, also elf Monate nach Vorlegung des Ausschuss-Berichtes. Dieselbe enthält eine umständliche Darlegung, wie die Hannoversche Regierung die Bestimmungen in Artikel 108—116 der Wiener Akte auffasst und über die frühere Hannoversche Elbzoll-Erhebung. Zur Erläuterung der ganzen folgenden Entwickelung des Elbzollwesens ist dies Votum von wesentlicher Bedeutung und es ist also von Interesse, dasselbe näher kennen zu lernen. Es lautete dahin:

— — „Als die Wiener Kongressakte die bekannten Bestimmungen über die Flussschiffahrt traf, ging sie unstreitig von dem Gesichtspunkte aus, dem Handel und der National-Industrie durch diese ihnen von der Natur angewiesenen Kommunikationswege neue Belebung und einen erhöhten Flor zu verschaffen. Sie sprach daher eine allgemeine Freiheit der Schiffahrt in Beziehung auf den Handel aus, und verordnete, dass die Haupthindernisse, die sich bisher der Benutzung der Ströme entgegengestellt hatten, auf eine freisinnige Weise durch gemeinschaftliche Berathung der interessirten Uferstaaten gehoben werden sollten. Sie konnte aber und

wollte bestimmt nicht den Handel und die Schiffahrt auf Kosten wohlerworbener Rechte heben, und indem sie ein Unrecht sanktionirte, die Basis alles volksthümlichen Glücks, nämlich den Rechtszustand, zu Gunsten einzelner Stände der menschlichen Gesellschaft in seinen Grundfesten erschüttern. Darum ist denn auch im 3. Art. nur die Bestimmung enthalten, dass die bisherigen Wasserzölle auf keinen Fall erhöhet werden sollen; dadurch aber allein ist ihre eventuelle Beibehaltung wenigstens in rechtlicher Beziehung sanktionirt worden. Wie man daher auch die Kongressakte in dieser Beziehung auszulegen bemühet sein möge, so wird man doch nie aus ihrem Buchstaben allein, eine absolute, rechtliche Verbindlichkeit zu einer Verminderung der bisherigen Zollgefälle erblicken können. Was in dieser Hinsicht geschieht, ist vielmehr als ein freiwilliges und mit Dank anzuerkennendes Opfer von Seiten derjenigen, die solches bringen, zu empfangen. Auch liegt selbst in dem Zusatze der approximativen Norm der Rhein-Octroi keineswegs eine Verpflichtung zu einer Verminderung der bisherigen Zollgefälle. Schon der Ausdruck „*pourra*“ beweiset, dass diese Verminderung mehr den liberalen Gesinnungen der Uferstaaten anheimgestellt als ihnen zu einer rechtlichen Verpflichtung gemacht ist.

Wenn nun, wie eben gezeigt worden, eine absolute rechtliche Nothwendigkeit zu einer Verminderung der bisherigen Zollgefälle aus dem Buchstaben der Kongressakte nicht abgeleitet werden kann, so würde sich doch vielleicht eine solche in anderer Hinsicht darstellen, und nach dem liberalen Geiste der Kongressakte anerkannt werden müssen, sobald die bisherigen Zolltarife so hoch wären, dass der Handel und die Schiffahrt sie nicht ertragen könnten und daher eine Erleichterung erforderten.

Der Oesterreichische Präsidial-Vortrag nimmt letzteres als ausgemacht an und begründet seine Behauptung auf die angebliche Notorietät; auf die allgemeinen Klagen des Handels und Schifferstandes; auf die anderen der Fabrikanten und Producenten der Uferstaaten über die Unmöglichkeit, die Erzeugnisse der Natur und Kunst auf diesem Wege zu verführen; und besonders darauf, dass sogar die Landfracht im Verhältnisse wohlfeiler als die Schiffsfracht sein soll.

Wäre dem so, so würde der Hannoversche Bevollmächtigte der erste sein, welcher den Präsidial-Vortrag aufs lebhafteste unterstützte; aber dem ist nicht so. Mögen immer einige solcher Klagen, besonders zur Zeit als der erhöhete Preussische Transito-Zoll hinzugekommen war, verlautet sein; denn wann wird nicht hier und da eine Klage laut! gehört es doch zum Naturbedürfniss mancher Stände, so lange über die Höhe der Abgaben zu klagen, bis man dadurch ihre Verminderung erreicht hat; daher wol nicht immer der zureichende Grund, bestimmt aber der Vortheil des anhaltenden Klagens als notorisch angenommen werden kann, und darum auch nie aus den Augen verloren werden wird.

Wenn aber von einer notorischen Allgemeinheit der Klagen über die

hohen Zolltarife an der Elbe die Rede ist, und darin besonders der Verfall der Industrie, des Handels und der Schiffahrt gesucht wird, so erklärt der Hannoversche Bevollmächtigte hiermit diese Behauptung geradezu für unrichtig. Der beste Beweis vom Gegentheil liegt wol darin, dass nie der Handel und die Schiffahrt auf der niedern Elbe mehr geblühet haben als gerade jetzt, ungeachtet dort noch alle älteren Zölle bestehen, und sogar in der letzteren Zeit die Preussische Transito-Abgabe hinzugekommen ist. Im vergangenen Jahre sind an den Hannoverschen Zollstellen zwischen 2000—3000 Schiffe passirt, eine Anzahl, welche selbst die der blühendsten Jahre des Handels und der Schiffahrt an der Elbe nicht übersteigt. Wo solche Thatsachen sprechen, da bedarf es wahrlich nicht einer Ermunterung der Schiffahrt durch Verminderung der Zollgefälle. Es sind aber auch nie Klagen an der niedern Elbe über die Höhe der Zollabgaben geführt worden; denn die Uferstaaten erheben dort sämmtlich nur einen geringen Zoll, wie dies die hiesigen Komité-Arbeiten ergeben und solches der Oesterreichische Präsidial-Vortrag selbst nicht in Abrede stellt. Anders soll es sich freilich an der oberen Elbe, d. h. an der Strecke, die sich von Magdeburg bis Böhmen zieht, verhalten; auch ist es erwiesen, dass bisher besonders die Oesterreichischen und Sächsischen Wasserzölle unter allen bestehenden verhältnissmässig die höchsten waren. Soll daher einmal eine Verminderung der Zollgefälle für nothwendig erachtet werden, so würde es billig sein, diese gerade hier zuerst beginnen zu lassen, um auf diese Weise wenigstens die Schiffahrt an der oberen Elbe mit der an der niedern gleich zu stellen und sie, die es am meisten bedürfen soll, zu heben.“

Im weitern Verfolg des Hannoverschen Votums wird dann nachzuweisen versucht, dass die Gründe des Verfalls der Elbschiffahrt vorwiegend in anderen Umständen lägen als in den hohen Zöllen, nämlich in dem Monopol der Schiffergilden zwischen Magdeburg und Böhmen, in den Stapel- und Umschlagsrechten mehrerer Oerter, den Versandungen des Flussbettes, der Seichtigkeit des Fuhrwassers zur Sommerzeit, der Schlechtigkeit der Fahrzeuge und Unkenntniss der Schiffer, und besonders noch in dem Umstande, dass Leipzig durch seine grossen Kapitalien den Handel an sich ziehe. Solche Artikel, welche den höchsten Zoll-Durchschnittssatz nicht tragen könnten, seien in die beabsichtigten niedrigeren Gebührenklassen zu setzen, allein es sei thöricht, „die Kolonialprodukte und die Industrieprodukte fremder Nationen auf eine ganz ausser Verhältniss seiende Weise zu erleichtern und nicht von ihrem Verkehr denjenigen Nutzen für die Zollkassen zu ziehen, welcher sich mit dem Flor des Handels im allgemeinen vertrage.“ Handelskonjunkturen übten weit grösseren Einfluss auf die Versendung der Waaren als die Erhöhung oder Verminderung der Zollgefälle. — Selbst aber angenommen, dass der Flor des Handels ein Opfer an Zollgefällen erheische, so könne dies mit Gerechtigkeit nur

von denjenigen Uferstaaten gefordert werden, welche entweder in der letzten Zeit ihre Zolltarife am meisten erhöht hätten oder die bei der neuen Ordnung der Dinge in Beziehung auf Handel und Schiffahrt am meisten gewinnen würden. Beides treffe für Hannover nicht zu.

Hannover könne nur den Status quo vom Jahre 1815 als die einzig billige Basis für die Regulirung der künftigen Zollgefälle anerkennen und sich eine allgemeine Gewichtsverzollung nur dann gefallen lassen, wenn der neue Tarifsatz einen Ersatz für den bisherigen Tarif gewähren würde. Dies sei bei dem Vorschlage des Ausschusses nicht der Fall. Die von diesem gelieferte Ausmittelung des im Jahre 1815 bestandenen höchsten Zoll-Durchschnittsatzes sei keine zuverlässige Basis, indem dabei nicht die gehörige Rücksicht genommen sei auf das Verhältniss der Quantitäten der verschiedenen Waaren, welche während eines gewissen Zeitraums eine jede Zollstätte passirt sind. Erst wenn man diese kenne und mit den einzelnen Zollsätzen vergleiche, könne man genau beurtheilen, ob der Zollsatz im Durchschnitt hoch oder niedrig war. Eine auf diese Weise veranstaltete Ausmittelung habe ergeben, dass ein Durchschnittszoll, durch welchen die bisherigen Hannoverschen Elbzölle ersetzt werden könnten, für jede der drei Zollstellen bei der Auffahrt $11^{15}/_{34}$ Pfg. und bei der Niederfahrt $8^{1}/_{6}$ Pfg. Konventionsmünze vom Brutto-Centner Hamburger Gewicht ergebe, und unter Hinzurechnung der mit erhobenen sonstigen Accidenzien, welche nicht sowol auf den Fahrzeugen, als auf den Waaren ruhten, respective 1 gGr. $^{11}/_{18}$ Pfg. und $9^{1}/_{6}$ Pfg. Konventionsmünze per Centner. Wenn für jedes Zollamt eine Reduktion des Normalzollsatzes auf 7 Pfg. p. Ctn. beantragt werde, welcher an sich schon so unverhältnissmässig geringe Zollsatz für eine Menge Gegenstände, und namentlich für das Getreide, noch ausserdem bis auf $^{1}/_{4}$, $^{1}/_{10}$, $^{1}/_{20}$ der ursprünglichen Gebühr herabgesetzt werden solle, so werde Hannover diesem Antrage seine Zustimmung niemals geben.

Ungeachtet aller vorerwähnten Gründe sei Hannover aber dennoch bereit, «verhältnissmässige Opfer der allgemeinen deutschen Nationalsache, sowie den ausgesprochenen Wünschen der übrigen Uferstaaten zu bringen», und zwar in folgender Weise: sich für jede der drei Zollstellen zu Schnackenburg, Hitzacker und Bleckede mit einer Abgabe von 10 Pfg. per Centner sowol in der Auf- als Niederfahrt zu begnügen und die Ermässigung dieses Normalsatzes auf $^{1}/_{4}$, $^{1}/_{10}$ und $^{1}/_{20}$ für die in frühern Verhandlungen der Kommission hierzu vorgeschlagenen Gegenstände sich gefallen zu lassen.

Der Anhaltsche Bevollmächtigte erklärte: Anhaltscher Seits sei man zu der beantragten Herabsetzung der Wasserzölle auf 7 Pfg. vom Centner für jede bisherige Zollstätte bereitwillig einverstanden, unter der ausdrücklichen Voraussetzung und Bedingung, dass die sämmtlichen auf der Elbe nach Anhaltschen Orten kommenden und aus Anhalt abfahrenden Transporte ausser obgedachten 7 Pfg. durchaus keine andere Abgabe, weder an Transito-, noch Verbrauchssteuer, noch wie sie sonst genannt werden

möge, unterworfen seien, und endlich dass die erwähnte Herabsetzung von allen Uferstaaten einmüthig beliebt werde.

In der 32. Konferenz (d. 7. Nov. 1820) gab nachträglich der Mecklenburgische Bevollmächtigte ebenfalls ein ausführliches Votum über die Tariffrage zu Protokoll, welches frühere Erklärungen wesentlich modificirte, was aber im Eingange näher motivirt wurde, wie folgt:

„Nach dem 5. Artikel des Pariser Friedensinstruments vom 30. Mai 1814, sowie nach den Wiener Kongressbeschlüssen und besonders nach den hiesigen Verhandlungen konnte lange nicht ein Zweifel darüber aufkommen, dass es die gemeinsame Absicht sei, das Rhein-Octroisystem, mehr oder minder modificirt, auf die Elbe anzuwenden; die Hinweisungen der Kongress-Schlussakte, der vom verehrlichen Präsidium proponirte Leitfaden und die demzufolge genommenen Beschlüsse, in Beihalt der kommissarischen Vollmachten, veranlassten sehr natürlich Voraussetzungen, die in dem Vorbilde des Rheins und dem günstigen Gange des dortigen, gewiss nicht unbedeutendern Verkehrs keineswegs eine Widerlegung fanden und die ein lebendiger Patriotismus jenen grossen Bestimmungen für das Gemeinwohl, an welchen unser Zeitalter reich ist, so gern anreihte; — es ist an sich nicht zu bestreiten, dass ein absoluter, übereinstimmender Wille sie hätte realisiren können.

Der Rechtsbestand jener kommissarischen Beschlüsse bleibe immer hier unerörtert, allein wenn die neuerliche Verneinung desselben unerwartet war, so führte sie natürlich auch auf rechtliche Erwägungen zurück, die man sonst wol jenen höhern Ansichten untergeordnet hätte, zumal ein (mit Achtung anerkannter) Gemeingeist hoher Liberalität vorwaltete und alle Erörterungen des Rechtsstandes überflüssig zu machen schien. Mecklenburg hatte immer, so uneigennützig als redlich, am Altar des Vaterlandes geopfert und geblutet, und wo es das Gemeinwohl galt, war sein erhabenes Fürstenhaus, Gefahr und Verderben nicht scheuend, entschlossen vorangegangen, auch hier wollte es wahrlich nicht zurückbleiben. —

Es liegt jedoch vor, wie nun ruhige, nicht übereilte Untersuchungen und Prüfungen, allgemach den Zweck der Kommission gestalteten; — fern sei jede Beurtheilung der vorgetretenen Rücksichten, vielmehr wird von Mecklenburg bereitwillig anerkannt, was auf dem Rechte jedes Staats beruht, was Gesinnungen der Billigkeit diktirten, und was aus hoher Liberalität dargeboten wurde. Aber damit ist auch die Bemerkung nicht im Widerspruch: dass Mecklenburg auf seinem individuellen Standpunkt des Rechts und der Billigkeit keinem der übrigen Interessenten gleich zu stellen ist.“

Es wird hierauf der rechtliche Ursprung der Mecklenburgischen Elbzölle geschichtlich entwickelt, wie vom Regensburger Reichstage unterm 21. Juli 1546 dem Herzog von Mecklenburg, in Anbetracht der im Kriege gegen Dänemark gebrachten Opfer, eine Erhöhung seiner Elbzölle zu-

gesichert worden und wie später im Westphälischen Frieden, als Entschädigung für die im allgemeinen Interesse gemachten Gebietsabtretungen an Schweden, Mecklenburg die Elbzölle für immer bestätigt worden, welche Bestätigung dann später wiederholt vom Kaiser bekräftigt worden sei. Mecklenburg habe wol ganz allein (unter allen Uferstaaten) seit 1623, ohne Beachtung der Einbussen durch Verminderung des Geldwerthes und andere Veränderungen, nicht die mindeste Ueberschreitung seiner Rolle unternommen, vielmehr, um seine Loyalität dem geringsten Zweifel zu entnehmen, manche daneben bestehenden Hebungen nebst dem Boitzenburger Stapelrecht aufgegeben. „Wenn dessenungeachtet ihm nun neue Opfer in gleichem Masse mit andern Staaten angesonnen werden, so dürfe man billig fragen: wäre das Resultat nicht ganz anders, wenn Mecklenburg in allen direkten und indirekten Zollerhöhungen mit andern Staaten gleichen Schritt gehalten hätte?“ — — —

„Jetzt bleibt Mecklenburg nur folgende decidirte Erklärung übrig:

1. M. wird hier überall nicht auf Verzichtungen und Veränderungen seiner Rechte sich einlassen, wenn nicht zugleich alle Wiener Beschlüsse für die Flussschiffahrt realisirt werden.

2. Kommt eine Konvention zu Stande, so wird M. (die bekannten Nebenerhebungen in der künftigen Rekognitionsgebühr vorbehältlich) einen Gewichtszollsatz von zweimal 8 Pfg. per Centner, mit allen proponirten Abstufungen, — zu nicht geringer Einbusse — sich gefallen lassen, wenn gegen den rechtlichen Vorbehalt seines Kornzolls, als alleinige Ausnahme, nichts eingewendet wird; es reservirt sich alle Kompetenz und weitere behufige Erklärung auch für den Fall, dass die Unrichtigkeit der betreffenden Komitéarbeit sich bestätigt.

3. M. wird selbst mit 7 Pfg. per Centner dann hinuntergehen, wenn man etwa erweist, dass dies für den Verkehr absolut nothwendig sei. Es wird

4. auch eine Modifikation seines Kornzolls dann zugestehen, wenn ein annehmliches, sicheres und vollständiges Aequivalent dafür eintritt, weswegen denn eventualiter gefällige Vorschläge gern erwogen werden sollen.

5. Die eigene Revision aller Schiffsladungen reservirt sich M. nun ganz uneingeschränkt.“ —

Der Mecklenburgische Bevollmächtigte sprach bei diesem Anlass auch über die weitere und schliessliche praktische Behandlung der Tariffrage noch seine Ansicht im allgemeinen freimüthig dahin aus: „der Zeitverlauf werde die Schwierigkeiten und Bedenken immer noch mehren und sie unübersteiglich häufen, kurz: auf dem jetzigen Behandlungswege und so lange das kleinste Detail gleichzeitig regulirt werden solle, könne die Kommission zwar noch Jahre lang fortarbeiten, werde aber nie eine Vereinbarung zu Stande bringen. Um den weisen Absichten der hohen Re-

gierungen und den Erwartungen des Handelsstandes zu entsprechen, sei das beste Mittel, dass die Angelegenheit nur jetzt noch so ergriffen werde, wie sie vorliegt, um mit vorwaltender Billigkeit das, was jeder zugestehen kann, in Grundlage der Kongressakte aneinander zu ordnen; um, mit allgemeinen Grundlagen zufrieden, das Unwesentlichere, die Zierden und den Schmuck des Werks, mit allen möglichen Verbesserungen der praktischen Prüfung und reifern Erfahrungen und den darauf gebauten Beschlüssen einer künftigen Revisionskommission vorzubehalten, — um endlich weitere Begünstigungen von der fernern Liberalität und Grossmuth der hohen Regierungen ruhig und vertrauend zu erwarten."

Die Kommission ging in der folgenden (33.) Konferenz (d. 12. Dec. 1820) auf diesen Vorschlag ein und vereinigte sich zu folgendem Beschluss: „Ein Komité zu ernennen, welches sich damit zu beschäftigen habe, die resp. Erklärungen der Uferstaaten über den künftig auf der Elbe einzuführenden Tarif zu untersuchen, zu vergleichen und zusammenzustellen und der Kommission das Resultat ihrer Arbeiten sowol, wie die darauf zu begründenden Vorschläge vorzulegen; bei dieser Gelegenheit aber möglichst genau zu untersuchen, wie gross die Quantität der Abgaben gewesen, welche im Jahre 1815 wirklich auf der Schiffahrt gelastet haben, damit bei der definitiven Festsetzung des künftigen Tarifs vermieden werde, bei einer anscheinenden Verminderung in der Wirklichkeit eine Erhöhung der Abgaben zu verursachen."

Zu Mitgliedern dieses Komité wurden bestimmt die Bevollmächtigten von Preussen, Sachsen, Mecklenburg und Hamburg.

In der 35. Konferenz (d. 30. Jan. 1821) wurde der Bericht dieses Komité vorgelegt und in der darauf folgenden (36.) Konferenz (d. 13. Febr.) darüber, wie folgt, abgestimmt:

Oesterreich erklärt sich mit dem für den Böhmischen Theil der Elbe in Vorschlag gebrachten Satz von 1 gGr. 9 Pfg. Konventionsmünze einverstanden.

Preussen acceptirt den für dasselbe proponirten Tarifsatz von 13 gGr. und verspricht dagegen den Magdeburger Stapel und den bisherigen Transitozoll aufzuheben und sämmtliche Privat-Zollberechtigte an der Preussischen Elbe, deren Erhebungen künftig ohne Unterschied aufhören, allein zu entschädigen.

Sachsen lässt sich den für den Sächsischen Theil der Elbe ausgemittelten Satz von 5 gGr. 3 Pfg. ebenfalls gefallen.

Hannover erklärt, von seiner Forderung von 30 Pfg. nicht abgehen zu können.

Dänemark erklärt, mit 7 Pfg. sich nicht begnügen zu können, wenn dabei die Aufhebung des Kornzolls vorausgesetzt werde.

Mecklenburg findet in der Ausmittelung von 8 Pfg. (für jede seiner beiden Zollstellen) keinen Ersatz für den Kornzoll.

Anhalt acceptirt den für die Anhaltschen Zollstellen vorgeschlagenen Satz von 2 gGr. 8 Pfg., unter den früher zu Protokoll gegebenen Bedingungen.

Hamburg: — — „Es ist sehr zu beklagen, dass vorgekommene Ergebnisse es nicht zulassen wollen, die frühere Erwartung wegen bedeutender Erleichterung des Elbhandels ganz erfüllt zu sehen, und muss es demnach vor der Hand genügen, im allgemeinen eine Verminderung der Abgaben gegen frühere Erhebungen eintreten zu sehen. Indem es bei gegenwärtig dargestellten Verhältnissen am gerathensten scheint, der von dem Komité proponirten Ausmittelung beizupflichten, bleibt, bei der von vielen Seiten erprobten Willfährigkeit, immer für das mehr Erwünschte die Aussicht offen, bei ferner zu machenden nützlichen Erfahrungen dem Ziele fortschreitender Ermässigung näher zu kommen."

Die Kommission vereinigte sich hierauf zu folgenden Beschlüssen:

I. „Da der Hannoversche Bevollmächtigte erklärte, sein Hof sei bereit, mittels des Zollsatzes von 2 gGr. 6 Pfg. auf jede anderweitige Entschädigung für bisher erhobene Accidenzien zu verzichten und in seiner Erklärung zum Protokoll der 31. Konferenz den Betrag dieser Accidenzien auf circa 4 Pfg. vom Centner angegeben habe, dagegen das Komité vorschlägt, diese Accidenzien bei Festsetzung der Rekognitionsgebühr zu beachten und den Waarenzoll für Hannover auf 2 gGr. 2 Pfg. zu bestimmen, so waltet im wesentlichen keine Verschiedenheit ob, und die Kommission glaubt daher, für Hannover den Zollsatz von 2 gGr. 6 Pfg. in der Art annehmen zu können, dass bei Regulirung der Rekognitionsgebühr der Hannoversche Bevollmächtigte darin die beabsichtigte Entschädigung für die Accidenzien finde. Den Hannoverschen Repressalienzoll sieht die Kommission nach der in der 31. Konferenz enthaltenen Erklärung Hannovers um so mehr als aufgehoben an, als für die Folge die Veranlassung zu dieser Repressalie aufhört, und überhaupt kein gemeinschaftliches Abkommen für die künftig bestehenden Elbzölle gedacht werden könnte, wenn einzelne Uferstaaten sich separirte Zollerhebungen vorbehalten sollten.

Der von neuem durch die Bevollmächtigten von Dänemark und Mecklenburg in Anrege gebrachte hohe Getreidezoll kann als im Widerspruch mit der durch die Kongressakte beabsichtigten Einförmigkeit des Tarifs und der Absicht, den Verkehr mit den Produkten des Bodens und den ersten Lebensbedürfnissen zu erleichtern, künftig nicht mehr erhoben werden, jedoch ist die Kommission nicht abgeneigt, die dadurch nothwendig verminderte Einnahme dieser Staaten bei dem Haupttarifsatze zu berücksichtigen; sie glaubt jedoch die Ansicht des Komité, nämlich dass in dem Zollsatz von 7 Pfg. per Centner vom Brutto-Gewicht für Dänemark eine hinreichende Entschädigung liege, um so mehr theilen zu müssen, als nach der in Lauenburg bisher üblichen Erhebungs-

art dadurch eine Vermehrung des Tarifs von mehr als 16 Procent entsteht und nach der Lauenburgischen Zollrolle der hohe Kornzoll weder von den Preussischen noch den Hamburgischen Schiffen gefordert wird, welche wegen des Magdeburger Stapels bisher in der Regel allein die Niederelbe befahren durften. Auch muss die Kommission ebenfalls die Ansicht des Komité in Bezug auf Mecklenburg so lange theilen, bis der Mecklenburgische Bevollmächtigte die Kommission überzeugt haben wird, dass in dem Zollsatz von 1 gGr. 4 Pfg. per Brutto-Centner für den durch Aufhebung des hohen Getreidezolls entstehenden Verlust kein hinlänglicher Ersatz liege. In letzterm Falle aber wird sich die Kommission einer der Billigkeit angemessenen Berücksichtigung durch Erhöhung des Hauptzollsatzes nicht entziehen."

II. „Sollte die Erfahrung eine Herabsetzung des demnächst für den ganzen Lauf der Elbe zu fixirenden Tarifsatzes zur Beförderung des Handels und der Schiffahrt als wünschenswerth darstellen, oder gar bei einzelnen dem Komité-Vorschlag nicht beigetretenen Staaten sich eine Erhöhung des jetzt bestehenden Zollsatzes zeigen, da die anerkannte Unzulänglichkeit der Berechnungen, worauf derselbe begründet ist, die Möglichkeit eines solchen Falls nicht ausschliesst, so bleibt es der Revisionskommission vorbehalten, eine Ermässigung sowol im Ganzen als für den Tarif einzelner Staaten zu bewirken, und es lässt sich in dieser Beziehung ein bereitwilliges Entgegenkommen der Uferstaaten voraussetzen."

Nachdem hierauf in der 37. Konferenz (den 16. Febr. 1821) Dänemark und Mecklenburg aufs neue erklärt hatten, bei Wegfall des bisherigen hohen Getreidezolls auf den Komité-Vorschlag nicht eingehen zu können, vereinigte sich die Kommission schliesslich zu nachstehender Erklärung:

„Die Kommission habe zwar den Wunsch geäussert, dass sich alle Uferstaaten mit dem konciliatorischen, mit triftigen Gründen unterstützten Vorschlag des Komité vereinigen möchten, da jedoch die Bevollmächtigten von Dänemark und Mecklenburg durch die Annahme desselben einen zu grossen und unverhältnissmässigen Verlust in den Revenüen ihrer Zollkassen befürchten, und Dänemark nur mittelst 8 Pfg. und Mecklenburg 1 gGr. 8 Pfg. als höchsten Tarifsatz auf gedachten hohen Getreidezoll verzichten zu können glauben, so nehme die Kommission diese Zollsätze, und zwar für Mecklenburg mit dem durch das Komité ausgemittelten Satz von 1 gGr. 4 Pfg. und einem provisorischen Zuschlag von 4 Pfg., und für Dänemark mit 7 Pfg. und einem provisorischen Zuschlag von 1 Pfg. an, mit dem in der vorigen Konferenz bereits im allgemeinen beschlossenen Vorbehalt, nämlich, wenn die Revisionskommission durch die Erfahrung die Sätze zu hoch finden sollte, sie eine geeignete Herabsetzung derselben verordnen werde, und mit dem weitern Vorbehalt, dass, wenn durch die sich aus diesen Sätzen ergebende Kasseneinnahme sich eine

unrechtmässige Vergrösserung derselben gegen vorher zeigen sollte, die betreffenden zwei Uferstaaten sich zur Zurückzahlung des Mehrbezogenen verstehen würden, indem die Kommission zwar den Uferstaaten ihre rechtmässigen Revenüen, so viel thunlich ist, erhalten will, dagegen aber nie gestatten kann, dass mittelst des auf diese Art festgesetzten Tarifs eine unrechtmässige Vermehrung derselben hervorgebracht werde." *) —

Die Regulirung der von den Schiffen zu erhebenden sogenannten Rekognitionsgebühren fand, nachdem der eigentliche Elbzolltarif für die Waaren endlich vereinbart war, keine erhebliche Schwierigkeiten, indem die Regierungen hierbei allerseits das Bedürfniss mässiger Ansätze anerkannten und im allgemeinen ein demgemässes williges Entgegenkommen an den Tag legten. **) —

In Bezug auf die materielle Verifikation der Ladungen zur Verhütung von Defrauden kamen im Verlauf der Verhandlungen verschiedene Vorschläge und mannigfache Bedenken zur ausführlichen Erörterung. Zunächst wurde beantragt, eine solche Verifikation nur beim Einladen und Ausladen stattfinden zu lassen (7. Konferenz), in Verbindung mit Anstellung gemeinschaftlicher Inspektoren; allein dieser Plan musste selbstverständlich aufgegeben werden, nachdem von der Einführung eines Octroisystems gänzlich Abstand genommen war. Man vereinigte sich in der 39. Konferenz (d. 16. Mai 1821) schliesslich dahin, jedem Uferstaat zwar das Recht der eigenen einmaligen materiellen Verifikation vorzubehalten, dass jedoch in Erwägung der grossen Belästigung, welche für Handel und Schiffahrt daraus entstehen würde, wenn alle Staaten dieses Recht bei jedem Fahrzeuge ausüben wollten, Sachsen, Hannover, Dänemark und Mecklenburg durch eine für eine bestimmte Reihe Jahre zu schliessende Specialübereinkunft auf die materielle Verifikation bei ihren eigenen Zollämtern, den Fall eines gegründeten Verdachts ausgenommen, für alle diejenigen Schiffe verzichten wollten, welche eines der beiden Preussischen Aemter Wittenberge oder Mühlberg passiren, und schloss sich demnach der an diesen beiden Oertern vorzunehmenden Preussischen Verifikation an. —

---

In Betreff des sogenannten Esslinger Zolls ward in der 40. Konferenz (d. 20. März 1821) nachstehende Hamburgische Erklärung abgegeben: in Folge des rechtlichen Ursprungs dieser Abgabe sei dieselbe von den Senaten von Lübeck und Hamburg als ein gemeinschaftlich angehöriger Elbzoll bei ihrem Hause in Esslingen erhoben. Seit mehreren Jahren sei indessen

*) Den in Folge aller dieser Verhandlung schliesslich festgestellten Elbzolltarif sehe man unten in den abgedruckten betreffenden Artikeln und Anlagen der Elbschiffahrtsakte.

**) Man sehe unten (Seite 57) die Anlage der Elbakte.

diese Abgabe, unbeschadet des ursprünglichen Rechts, nicht allein zur Erleichterung der Schiffahrt und Bequemlichkeit der Schiffer nach Hamburg verlegt, sondern auch dahin verändert und vereinfacht worden, dass die Abgabe jetzt nur 4 Schilling Kourant per Schiffslast von 4000 Pfd. Brutto nach Lastenzahl und ein geringes Schreibegeld betrage.

Die Kommission fasste hierauf den Beschluss:

„Da der Zoll, von dem in vorstehender Erklärung die Rede ist, nach den vom Hamburgischen Bevollmächtigten nachträglich mündlich gegebenen Erläuterungen nur diejenigen Schiffe trifft, welche stromaufwärts aus dem Hafen der Stadt Hamburg abfahren, dagegen von vorbeifahrenden, in den Hafen dieser Stadt nicht einlaufenden Fahrzeugen nicht gefordert wird, so gehöre diese Abgabe weder zu dem festzusetzenden Zolltarif noch zu der Rekognitionsgebühr.“

---

Ueber die bei der Elbeschiffahrts-Kommission vorgekommenen Verhandlungen über den Brunshauser oder Stader Zoll findet man nachstehend eine kurze Uebersicht.

In der 4. Konferenz (d. 29. Juni 1819) erklärte der Hannoversche Bevollmächtigte: Was den Brunshauser Zoll anlangt, so sei er nur im allgemeinen autorisirt zu erklären, dass derselbe blos vom Seegut und von Seeschiffen erhoben werde, daher er als ein Seezoll keinen Gegenstand der hiesigen Verhandlungen ausmachen könne.

Hierauf ward abseiten Hamburgs in der 6. Konferenz (d. 6. Aug. 1819) erwiedert: der Brunshauser Zoll werde nicht an der See, sondern an der Elbe erhoben und da die Wiener Kongressakte sich sehr bestimmt über die Regulirung des ganzen Flusses ausgesprochen habe, und alle Schiffahrt auf diesem Flusse, sie komme, woher sie wolle, immer Flussschiffahrt bleibe, so könne darüber wol nur Eine Meinung sein: dass, wenn der grosse Zweck einer allgemein gesetzlich freien Stromschiffahrt erreicht werden soll, von Ausnahmen nicht die Rede sein dürfe.

Die Kommission beschloss: der zur Bearbeitung des Elbetarifs bestellte Ausschuss habe von diesen Erklärungen Gebrauch zu machen, übrigens werde vorbehalten, in die vom Hamburgischen Bevollmächtigten gegebene Erörterung einzugehen, bis wohin sich auch der Hannoversche Bevollmächtigte seine Gegenerklärung vorbehält.

Diese Erklärung erfolgte in der 21. Konferenz (d. 16. Nov. 1819) und ging im wesentlichen dahin: der Brunshauser oder Stader Zoll werde ganz allein von Schiffen oder Gütern entrichtet, welche über See gekommen sind. Frei von demselben seien alle Flussschiffe und Güter, die erweislich nicht über See gekommen; desgleichen alle Schiffe und Güter jeder Art, welche aus der Elbe nach der See gehen; nicht minder aus einem besondern Privilegio alle aus der See kommenden Hamburger Schiffe, von dasigen Bürgern geführt, sowie in diesem Falle die darin

befindlichen Güter, welche alleiniges Eigenthum Hamburger daselbst wohnender Bürger sind. Der Zoll könne daher, obgleich nicht an der Mündung der Elbe belegen, mit Recht ein Seezoll genannt werden. Die Wiener Kongressakte aber habe in den §§. 108—116 lediglich die Regulirung der Flussschiffahrt und die Aufhebung der derselben entgegenstehenden Hindernisse zum Gegenstande; von der Seeschiffahrt und den Rechten der Staaten in Bezug auf dieselbe rede sie überall nicht. Man könne dieserhalb auch auf die Verhandlungen wegen der Rheinschiffahrt Bezug nehmen, wo die Rechte des Niederländischen Gouvernements in Beziehung auf die Seeschiffahrt als von den Bestimmungen der Wiener Kongressakte unabhängig anerkannt seien.

Hierzu komme noch, dass die Uferstaaten, wenigstens die oberhalb Hamburg belegenen, überall kein direktes Interesse am Brunshauser Zoll hätten, welches sie berechtigen könnte, eine Einmischung in die Verhältnisse desselben zu verlangen. — — Dass übrigens ein blos indirektes Interesse die höher belegenen Uferstaaten berechtigen könne, eine solche bei frühern Konferenzen über die Elbschiffahrt (namentlich der im Jahre 1669 zu Hamburg abgehaltenen) nicht stattgefundene Einmischung gegenwärtig zu begehren, werde nicht behauptet werden mögen, denn einestheils habe der künftige dritte Besitzer einer bereits verzollten Waare kein Recht, sich über dasjenige zu beschweren, was der vorherige Eigenthümer zu erlegen verpflichtet gewesen; und anderntheils würde die Berücksichtigung eines solchen indirekten Interesses zu weit führen, da dieses nicht blos bei den Elbuferstaaten, sondern allenfalls bei einem grossen Theil von Europa sich würde nachweisen lassen.

Hierauf Oesterreich: „Ohne in das Detail der vom Hannoverschen Bevollmächtigten vorgetragenen Erklärung einzugehen und die einzelnen Gründe derselben zu beleuchten, glaubt der Oesterreichische Bevollmächtigte nur die zwei Hauptmomente dieser Deklaration ausheben zu sollen, „als gehöre der Brunshauser Zoll nicht vor die Kompetenz dieser Kommission und als bringe die Nichteinbeziehung desselben in die Elbekonvention den Elbuferstaaten und dem Handel im allgemeinen keinen Nachtheil.

Vor die Kompetenz dieser Kommission gehört alles, was die Wiener Kongressakte der Stromschiffahrts-Kommission zuweiset, d. i. de régler d'un commun accord *tout ce qui a rapport à la navigation.* Abgesehen von diesem allgemeinen Grundsatze, so wurden in besonderm Bezug auf die Elbe, die beim Wiener Kongress anwesenden Hannoverschen bevollmächtigten Minister zur 12. Konferenz des Komité für freie Flussschiffahrt in der Art eingeladen, um ihre Meinung über die Anwendung der allgemeinen Grundsätze auf die Elbe auszusprechen. Wäre die Ansicht Hannovers damals die gewesen, dass der Brunshauser Zoll nicht unter die Stromschiffahrtsgegenstände gehöre, so würde dies wahrscheinlich damals erklärt worden sein. Die Erklärung beschränkt sich aber darauf: que

quant au Hanovre, ils ne se croyaient point autorisés à consentir à la *diminution* du droit de péage à Brunshausen qui pourrait résulter du changement de tarif et de mode de perception sans que sur l'un et l'autre il ne soit accordé une juste indemnité.

Nachdem nun Hannover damals nicht die Kompetenz der Schifffahrtskommission über den Brunshauser Zoll bestritten, sondern blos gegen die Verminderung dieses Gefälls durch das damalige Wiener Schiffahrts-Komité sich erklärt hatte, die gegenwärtige Elbschiffahrtskommission aber ohnehin nicht die Absicht hat, in Bezug auf den Tarif überhaupt, die Rheinoctroi, wie dies vielleicht beim Wiener Kongress besorgt wurde, auf die Elbe zu übertragen, nachdem die Kommission ferner in ihrem bisherigen Vorgange bewiesen hat, wie sehr selbe, bei besserer Einrichtung der Elbschiffahrtsverhältnisse, den Statum quo nach Thunlichkeit zu achten wisse, so lässt sich von den bekannten loyalen Gesinnungen der Hannoverschen Regierung mit beruhigter Zuversicht erwarten, sie werde der Kommission diesen Tarif um so weniger vorenthalten, als das Interesse aller Uferstaaten und des Handels es fordert, dass der Stader Zoll in Zukunft nicht nach Willkür geändert werde, indem alle Verfügungen, welche die Kommission zur Erleichterung der Schiffahrt von Melnick bis Hamburg trifft, illusorisch würden, wenn hinter Hamburg ein willkürlich erhobener Zoll die hier gebrachten Opfer vernichten könnte."

Preussen erklärt sich mit der vom Oesterreichischen Bevollmächtigten geäusserten Ansicht vollkommen einverstanden. — Sachsen ebenfalls. — Dänemark: wie Oesterreich. — Mecklenburg: gleichfalls. — Anhalt: gleichfalls. — Hamburg: ebenfalls. — Hierauf erwiederte Hannover: „Es folge gerade aus dem 108. Art. der Wiener Kongressakte, welche sich nicht auf die Schiffahrt im allgemeinen, sondern ausdrücklich sich nur auf die Flussschiffahrt beziehe, — dass sich die Kompetenz der hohen Schiffahrts-Kommission nur auf diese und nicht auf die Seeschiffahrt und damit in Verbindung stehende Institute erstrecken könne.

Wenn übrigens die Hannoverschen Abgesandten am Wiener Kongress erklärt hätten, dass sie in eine Verminderung des Brunshauser Zolltarifs, die aus einer Veränderung der Erhebungsweise entstehen könne, nicht einzuwilligen berechtigt seien, so folge zwar daraus, dass sie gegen alle künftigen deshalb entstehenden Kontestationen im voraus sich hätten verwahren wollen. Es könne aber daraus keineswegs eine vorläufige Verzichtleistung auf alle aus der Natur der Sache und aus der ganzen Fassung der Kongressakte hervorgehenden Gründe, womit ein solcher Nachtheil abgewandt werden könne, abgeleitet werden. Sei es doch bei allen Rechtsstreitigkeiten und auch bei andern Verhandlungen üblich, dass man bis zum Abschluss derselben mit allen dafür sprechenden Gründen vertheidigen könne, ohne dass aus einer nicht gleichzeitigen

Anführung derselben ein Verzicht auf die angeführten Gründe abgenommen werden möge. Namentlich sei nach bekannten rechtlichen Grundsätzen der Mangel der Kompetenz ein Punkt, der in allen Instanzen eines Processes zur Sprache gebracht und von richterlichen Amtswegen supplirt werden müsse; mehr aber werde auch hier von Hannoverscher Seite nicht in Anspruch genommen, ungeachtet es sich dabei nicht sowol um processualische Förmlichkeiten, als um die Abschliessung einer Konvention handele, die in den meisten Punkten auf dem freiwilligen Uebereinkommen der Uferstaaten beruhe, und wovon nur die Hauptgrundzüge durch die Wiener Kongressakte als unabänderliche Norm vorgeschrieben seien. Was also in dieser Konvention nicht ausdrücklich vorgeschrieben sei, darüber müsse man hier sich erst einigen, und deshalb könnten auch Induktionen, die auf dem blossen Stillschweigen der hohen Paciscenten in Wien bei Gelegenheit der Kongressverhandlungen beruheten, sobald ihnen nicht der ausdrückliche Buchstabe der Kongressakte zur Seite stehe, [nie] etwas beweisen, am wenigsten aber eine vorgebliche Verzichtleistung auf solche Gründe darthun, die im ganzen Geist und in der Abfassung der Kongressakte lägen und darum eben den in Anspruch genommenen Rechten seines allerhöchsten Hofes zur Seite stünden.

Ebenso könne der Hannoversche Kommissair sich nicht davon überzeugen, dass ein direktes Interesse der Elbuferstaaten bei Regulirung der Brunshauser Zollverhältnisse vorwalte, und beziehe er sich deshalb auf seine soeben verlesene Deklaration; dagegen aber gebe er zwar zu, dass allerdings ein indirektes Interesse, sowol dabei als bei vielen andern, den Handel und die Schiffahrt betreffenden Gegenständen von Seiten der Elbuferstaaten obwalten möge, indessen scheine ein solches indirektes Interesse, das durch keine gesetzliche Gründe unterstützt sei, offenbar unzureichend, um darauf ein Recht für die Elbuferstaaten zur Mitregulirung der Brunshauser Zollverhältnisse zu begründen.

Um jedoch selbst bei diesen abweichenden Ansichten in der Hauptsache, den übrigen Elbuferstaaten die Ueberzeugung zu verschaffen, dass seinen allerhöchsten Hof bei diesem Verfahren keine andern Gründe leiteten, als nur die einem jeden Staate unbezweifelt zustehende Befugniss, sein gutes Recht zu vertheidigen, und dass Hannover weit davon entfernt sei, durch eine künftige willkürliche Erhöhung des Brunshauser Zolltarifs, die Arbeiten der hiesigen Kommission illusorisch zu machen, so sei der Hannoversche Bevollmächtigte von seinem Hofe ausdrücklich zu der Erklärung bevollmächtigt: „dass Hannover bereit sei, den Tarif des Brunshauser Zolls der hiesigen Kommission zur Nachricht vorzulegen und damit die Versicherung zu verknüpfen, dass derselbe, sofern eine Veränderung der Fustagen und Gebinde eine blosse Deklaration der Verzollungsprincipien nicht erforderlich mache, nicht willkürlich und nicht anders als im Einverständniss mit den dabei interessirten

Staaten, und namentlich der Stadt Hamburg, verändert oder erhöht werden solle.“ —

Auf Vorschlag des Präsidenten vereinigte sich die Kommission zu folgendem Beschluss:

„Ohne den Ansichten, welche der Hannoversche Bevollmächtigte entwickelt hat, beizustimmen, erwartet die Kommission die Mittheilung dieses Tarifs, und nimmt die Erklärung, dass derselbe ohne Zustimmung der Uferstaaten nicht erhöht werden solle, mit Dank an.“ —

Dieser Beschluss war am 16. November 1819 gefasst worden und bis zum 20. Februar 1821 kam in der Stader Zollangelegenheit bei der Kommission nichts vor. Am letztgenannten Tage, in der 38. Konferenz, ward der Hannoversche Bevollmächtigte an die Vorlegung der Zollrolle von Stade oder Brunshausen gemahnt, worauf derselbe ausweichend antwortete, er sehe zuvor der Erklärung der Kommission entgegen, ob sie durch sein früherhin gegebenes Versprechen gegenwärtig zufrieden gestellt sei, denn nur aus dieser vorläufigen Erklärung könne er eine Veranlassung nehmen, „der Kommission den Brunshauser Zolltarif zur Nachricht mitzutheilen oder sich an sein früher gegebenes Versprechen, in Beziehung auf die Nichterhöhung desselben, weiter gebunden zu halten.“ —

„Uebrigens nimmt der Hannoversche Bevollmächtigte keinen Anstand, bei dieser Gelegenheit wiederholt zu erklären, dass sein Hof nicht gesonnen ist, in den bisherigen Verhältnissen des Brunshauser Zolls, insofern sie auf anerkannten Rechten der dabei interessirten Uferstaaten und namentlich der Stadt Hamburg beruhen, einseitige und willkürliche Veränderungen eintreten zu lassen. Insofern jedoch die Ansprüche der obigen Uferstaaten von Seiten Hannovers bisher bestritten sind, muss er sich seine Rechte reserviren, wobei es sich jedoch von selbst versteht, dass sein Hof immer gern bereit sein wird, die bisherigen Differenzpunkte mit den dabei interessirten Uferstaaten durch besondere Negoziation und ein gegenseitiges freundschaftliches Entgegenkommen zu schlichten, und etwaigen Beschwerden, insofern sie gegründet sein sollten, unverzüglich abzuhelfen.“

Der Dänische Bevollmächtigte behielt sich sein definitives Votum bis zur versprochenen Vorlage des Tarifs vor.

Der Hamburgische Bevollmächtigte beleuchtete aufs neue die Verhältnisse des Stader Zolls in einer der Hannoverschen Auffassung entgegengesetzten Weise, und erklärte schliesslich „mit dem innigsten Bedauern, dass auch hier in dieser wichtigen Angelegenheit kein Erfolg der Bestrebungen herbeigeführt werden könne, dass die Sache jetzt, namentlich in Bezug auf jene Gerechtsame der Stadt Hamburg, so wie sie liegt, verbleiben müsse, um den allgemeinen Wünschen entsprechend, auf die am kürzesten fördernde Weise wieder aufgenommen zu werden,

und überlässt sich derselbe im Vertrauen auf die Zusagen des Hannoverschen Bevollmächtigten der hoffnungsvollsten Erwartung, dass solche Einleitungen werden getroffen werden, wodurch das lang ersehnte Ziel eines von Kontestationen und Ungewissheit befreiten Verfahrens zur Befriedigung der betheiligten Regierungen und zum allgemeinen Wohl des handelnden Publikums erreicht werden könne."

Die Bevollmächtigten von Oesterreich, Preussen, Sachsen, Mecklenburg und Anhalt vereinigten sich hierauf zu dem Beschluss: — „sie erklärten sich durch das Hannoverscher Seits gegebene Versprechen, den Brunshauser Zolltarif der hier versammelten Kommission zur Nachricht vorlegen und denselben ohne Zustimmung der dabei interessirten Staaten, und namentlich der Stadt Hamburg, nicht verändern oder erhöhen zu wollen, zufriedengestellt, und sehen der unverzüglichen Vorlegung des Tarifs jetzt entgegen."

Uebrigens musste man aus der Abstimmung des Hamburgischen Bevollmächtigten Anlass nehmen, zu bemerken, dass ob zwar durch obigen Beschluss dieser Gegenstand bei der Elbkommission vollkommen abgethan sei und folglich die in dem Dänischen Voto vorbehaltene definitive Erklärung von der Kommission nicht weiter angenommen werden könne, es dem Hannoverschen Bevollmächtigten doch gefällig sein wolle, bei seinem Hofe den baldigen Zusammentritt von Bevollmächtigten der betreffenden Uferstaaten zu bewirken, um die allenfalls wegen Erhebung des Brunshauser Zolls obwaltenden Differenzen freundschaftlich auszugleichen. — Der Hannoversche Bevollmächtigte erklärte sich hierzu bereit.

In der 44. Konferenz (d. 23. Juni 1823) bei Unterzeichnung der Elbschiffahrtsakte erneuerten Dänemark und Hamburg ihre frühern Vorbehalte, letzteres unter ausdrücklicher Bezugnahme auf den Stader Recess vom Jahre 1691 und die diesem Vertrage angefügte Elbzolltaxe, „als worauf die Zollerhebung beruhet und welche als gültiges Gesetz zu betrachten ist."

Worauf der Hannoversche Bevollmächtigte wiederum seinerseits erklärte: der Brunshauser Zolltarif solle vor Ratifikation der Elbschiffahrtsakte den übrigen Uferstaaten mitgetheilt werden. Die von Dänemark und Hamburg aus ältern Verträgen und Observanzen in Anspruch genommenen Rechte könnten Hannoverscher Seits nur insofern anerkannt werden, als solches bisher geschehen. —

Die Mittheilung des Brunshauser Zolltarifs erfolgte nicht früher als in der zum Austausch der Ratifikationsurkunden gehaltenen Zusammenkunft zu Dresden, am 12. Dec. 1821.

## II. Elbschiffahrtsakte.

Geschlossen und unterzeichnet in Dresden, am 23. Juni 1821.

„Nachdem die Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 die allgemeinen Grundsätze ausgesprochen hat, nach welchen die Schiffahrt auf den Strömen geordnet werden soll, so haben die Staaten, deren Gebiet die Elbe in ihrem schiffbaren Laufe trennt oder durchströmt, beseelt von dem Wunsche, die dadurch dem Handel und der Schiffahrt zugesicherten Vortheile und Erleichterungen baldmöglichst ins Leben zu rufen, den Zusammentritt einer Kommission in Dresden veranlasst, um in gemeinschaftlicher Uebereinkunft die für die Schiffahrt auf der Elbe nöthigen Bestimmungen zu treffen.

Zu diesem Zweck hat

Se. Majestät der Kaiser von Oesterreich etc. etc.

*[folgt die Aufführung sämmtlicher Elbuferstaaten nebst den Namen der Bevollmächtigten]*

zu bevollmächtigten Kommissarien ernannt, welche, nach Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind.

Art. 1. Die Schiffahrt auf dem Elbstrome soll von da an, wo dieser Fluss schiffbar wird, bis in die offene See, und umgekehrt, aus der offenen See (sowol auf- als abwärts), in Bezug auf den Handel völlig frei sein.

Jedoch bleibt die Schiffahrt von einem Uferstaate zu dem andern (cabotage) auf dem ganzen Strome ausschliessend den Unterthanen derselben vorbehalten.

Niemand darf sich dagegen den Vorschriften entziehen, welche für Handel und Schiffahrt in gegenwärtiger Konvention enthalten sind.

Art. 2. Alle ausschliesslichen Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Elbe zu treiben, oder aus solchen Privilegien hervorgegangenen Begünstigungen, welche Schiffergilden oder andern Korporationen und Individuen bisher zugestanden haben möchten, sind hiermit gänzlich aufgehoben, und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft niemandem ertheilt werden.

Auf Fähren und andere Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zum gegenüberliegenden bezieht sich jedoch die allgemeine Schiffahrtsordnung nicht.

Ebenso wenig auf diejenigen Schiffer und ihr Gewerbe, deren Fahrt sich blos auf das Gebiet ihres eigenen Landesherrn beschränkt, und die vermöge der Schiffahrtspolizei, welche jeder Staat nach Massgabe seiner Hoheit über den Strom ausübt, allein unter der Obrigkeit des Landes stehen, wo sie ihr Gewerbe treiben.

Art. 3. Alle bisher an der Elbe bestandenen Stapel- und Zwang-Umschlags-Rechte sind hierdurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus diesem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen.

Art. 4. Die Ausübung der Elbschiffahrt ist einem Jeden gestattet, welcher, mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit nach vorhergegangener Prüfung hierzu die Erlaubniss erhalten hat.

Jede Regierung wird die nöthigen Massregeln ergreifen, um sich der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Elbschiffahrt gestattet. Der Erlaubnissschein (das Patent), der hierüber dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, gibt ihm das Recht, auf der ganzen Strecke von Melnick bis in die offene See, und aus der offenen See bis Melnick, die Schiffahrt auszuüben; sowie es sich von selbst versteht, dass Schiffer und Schiffe, welche aus der Elbe ins Meer oder zurück fahren, diejenigen Eigenschaften haben müssen, welche zu Seefahrten erforderlich sind.

Der Staat allein, auf dessen Gebiet ein Schiffer wohnt, hat das Recht, das ihm einmal ertheilte Schifferpatent wieder einzuziehen.

Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Staaten nicht aus, den Schiffer, der eines auf ihrem Gebiet begangenen Vergehens beschuldigt wird, falls sie seiner habhaft werden, oder sie sonst eine Strafe an ihm vollstrecken können, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen, auch nach Beschaffenheit der Umstände bei der Behörde zu veranlassen, dass sein Patent eingezogen werde.

Art. 5. Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports beruhen lediglich auf der freien Uebereinkunft des Schiffers und des Versenders oder dessen Kommittenten, und sollen von Zeit zu Zeit durch den Druck bekannt gemacht werden.

Art. 6. Zwei oder mehrere Handelsstädte können unter sich Rang- und Beurthfahrten errichten, das heisst: mit einer beliebigen Anzahl Schiffer, die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft und andere in ihrem Interesse liegende, mit denen landesherrlichen Gesetzen und der gegenwärtigen Konvention nicht im Widerspruche stehende Bedingungen feststellen. Dergleichen Verträge sind jedoch nach erfolgter Genehmigung der betreffenden Regierungen zur Kenntniss des Publikums zu bringen.

Art. 7. Sämmtliche bisher auf der Elbe bestandene Zollabgaben, sowie auch jede unter was immer für Namen bekannte Erhebung und Auflage, womit die Schiffahrt dieses Flusses belastet war, hören hiermit auf und werden in eine allgemeine Schiffahrtsabgabe verwandelt, die von allen Fahrzeugen Flössen und Ladungen, bei den durch gegenwärtige Konvention festgesetzten Erhebungsämtern entrichtet werden muss.

Diese Abgabe, welche weder im Ganzen noch theilweise in Pacht gegeben werden darf, wird theils von der Ladung unter dem Namen Elbzoll, theils von den Fahrzeugen unter dem Namen Rekognitionsgebühr erhoben.

Art. 8. Zur Erleichterung des Verfahrens bei Erhebung der Abgabe von der Ladung soll dieselbe überall nach dem Gewichte berechnet und erlegt, dabei aber der Hamb. Centner zu 112 Pfd., welches ungefähr mit 116 Pfd.

Preussischen und Leipziger, oder mit $96^5/_8$ Pfd. Wiener Gewichts gleich ist, allgemein zum Grunde gelegt werden.

Beim Längenmasse wird der Hamburger Fuss gebraucht, wovon hundert $91^1/_9$ Preussische, $101^1/_3$ Leipziger und $90^2/_3$ Wiener Fusse gleich sind.

Für die in der Anlage Nr. 1 benannten nicht füglich zu wiegenden Gegenstände sollen bis auf anderweitige gemeinsame Bestimmung die dabei bemerkten Gewichtssätze gelten.

Art. 9. Von Melnick bis Hamburg soll überhaupt nicht mehr als siebenundzwanzig Groschen und sechs Pfennige K.-M. für den Centner Bruttogewicht an Elbzoll erhoben werden, und zwar von:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Oesterreich . . . . . . . . . | 1 | Gr. | 9 | Pf. |
| Sachsen . . . . . . . . . . | 5 | „ | 3 | „ |
| Preussen . . . . . . . . . . | 13 | „ | — | „ |
| Anhalt . . . . . . . . . . | 2 | „ | 8 | „ |
| Hannover . . . . . . . . . | 2 | „ | 6 | „ |
| Mecklenburg . . . . . . . . | 1 | „ | 8 | „ |
| Dänemark . . . . . . . . . | — | „ | 8 | „ |
| Summa: | 27 | Gr. | 6 | Pf. |

Die streckenweise Vertheilung dieses Tarifsatzes ist aus der unter Nr. 2 beiliegenden Tabelle ersichtlich.

Art. 10. Um jedoch die innere Industrie und die Ausfuhr der Landesprodukte zu befördern, zugleich auch den Verkehr der ersten Lebensbedürfnisse zu begünstigen, und mehrere Gegenstände von grossem Gewicht und geringem Werth zu erleichtern, soll rücksichtlich dieser folgende verhältnissmässige Herabsetzung stattfinden:

Auf ein Viertheil des Elbzolles werden nachstehende Artikel ermässigt:

Ambosse, Anker, Asche (unausgelaugte), Bier (mit Ausnahme des fremden), Blei, Bleierz, Bohnen, Bolus, Bomben, Borsten (Schweins-), Eisenblech, Eisen (gegossenes), Erbsen, Erz, Fässer (leere), Früchte (gedörrte, Backobst), Geflügel, Gerste, Glas (hohl), Glasgalle, Graupen, Gries und Grütze von allen Getreidearten, Gusseisenwaaren (grobe), Hafer, Hirse, Holzkohlen, Kanonen, Kienruss, Kisten (leere), Korn (Roggen), Kreide (weisse und rothe), Kugeln (eiserne), Lafetten, Linsen, Lohrinden (Borke, Knoppern), Marmor (roher), Mehl (aller Getreideart), metallische (Mineral-) Erde, Mineralwasser, Mörser (Bomben), Oker, Oelkuchen, Pech, Platten (marmorne und dergleichen), Rindshörner und Füsse, Saamen (aller Art), Salz (Küchen- und Stein-), Sauerkraut, Schiffstheer, Schleif- oder Wetzsteine (feine), Spelz, Stangeneisen (geschmiedetes), Trippel, Tonnen (leere), Weizen, Wicken.

Auf ein Fünftheil der Gebühr folgende Holzsorten: Apfel-, Birn-, Kirsch-, Nuss- und Pflaumbaum-, Aspen-, Birken-, Buchen-, Eichen-, Erlen-, Eschen-, Hainbuchen-, Kiefer- und Tannen-, Linden-, Pappel-, Ulmen- und Weidenholz; ingleichen die gröbern Böttcher- und andere Holzwaaren, als: Leitern, Mulden, Schaufeln, Schwingen und dergleichen Feldgeräthe, sowie die gröbern Korbsorten zu Fustagen, von Baumwurzeln u. s. w.

Auf ein Zehntheil folgende Artikel: Blut (von Schlachtvieh), Brennholz, Eier, Eisen (altes), Knochen, Laugenfluss, Milch, Butter und Käse (frische), Steingeschirr und Töpferwaaren (gemeine).

Auf ein Zwanzigtheil folgende Gegenstände: Braunkohle, Eicheln, Faschinen (Busch aller Art), Früchte (frische, Obst), Gemüse (frisches), Gras und Heu, Gips, Kalk, Rohr (Dach-) und Schilf, Stroh, Torf, Wellen (Brandbusch), Wurzeln (essbare).

Auf ein Vierzigtheil: Alaun- und Vitriolsteine, Asche (ausgelaugte), Drusen (Drester), Dünger, als: Mist, Mergel, Stoppeln u. s. w., Galmeisteine, Kufen, Rinnen und Tröge u. s. w. von Stein, Kies (gemeiner Stein-), Leinpferde (zu Wasser rückgehende), Mörtel von Ziegel- und Tuffsteinen (Trass), Mühlsteine, Pfeifenerde, Pflastersteine, Sand, Sand- und Bruchsteine aller Art, Schiefer (Dach), Steinkohlen, Thon, Töpfer- und Walkererde, Tuffstein, Ziegel (gebrannte und Luft-), Ziegelcement.

Art. 11. Die Abgabe von den Fahrzeugen, oder die Rekognitionsgebühr, wird nach vier Klassen und nach dem unter Nr. 2 beigeschlossenen Tarif erhoben.

Dieselbe beträgt für die ganze Stromlänge

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| von der ersten Klasse, unter 10 Hamburger Last der Ladungsfähigkeit (die Last zu 4000 Pfd.) . . | 3 | Thlr. | 16 | Gr. |
| von der zweiten Klasse, von 10 bis 25 Last . . . | 7 | „ | 20 | „ |
| von der dritten Klasse, von 25 bis 45 Last . . . . | 11 | „ | 12 | „ |
| von der vierten Klasse, von 45 und darüber . . . | 14 | „ | 16 | „ |

Unbeladene Fahrzeuge zahlen allenthalben ein Viertheil vorstehender Taxe.

Art. 12. Die Berechnung des Elbzolles und der Rekognitionsgebühr geschieht in Konventionsgeld nach dem Zwanzig-Gulden-Fusse in Thalern, Groschen und Pfennigen, die Zahlung jedoch in den respektiven bei den Uferstaaten kursirenden Münzsorten nach Massgabe der unter No. 3 beigeschlossenen Reduktionstabelle.

Art. 13. Ausser den durch gegenwärtige Uebereinkunft festgesetzten Gefällen sollen auf der Elbe keine andern weiter gefordert oder erhoben werden; auch übernehmen die paciscirenden Staaten die förmliche Verpflichtung, die festgesetzten Abgaben nicht anders als in gemeinschaftlicher Uebereinkunft zu erhöhen.

Art. 14. Unter den Abgaben, wovon die Artikel 7 bis 13 handeln, sind nicht begriffen:

a) Die Mauthen (Land- oder Stadtzölle), Eingangs- und Verbrauchsteuern, mit welchen einem jeden Staate das Recht verbleibt, die in sein eigenes Landesgebiet einzuführenden Waaren, sobald selbe den Fluss verlassen haben, nach seiner Handelspolitik zu belegen.

b) Die Krahnen-, Waage- und Niederlagegebühren in den Handelsplätzen, wovon jedoch der Ausländer nicht mehr als der Inländer bezahlen soll.

c) Die Brückenaufzug- und Schleusengelder; doch dürfen die bestehen-

den nicht ohne gemeinsame Uebereinkunft erhöhet, und wenn die Anlegung neuer Brücken geschieht, für das Durchgehen unter denselben nichts erhoben werden. Auch sollen die Zahlungssätze der Gebühren unter b) und c) festbestimmt zur Kenntniss des Publikums gebracht, und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen, oder Brücken und Schleussen passiren. Für den Dienst der Lootsen und Steuerleute hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und für die Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung mit der Massgabe sein Bewenden, dass dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtung als dem einheimischen auferlegt werde.

Art. 15. Unbeschadet der in der Kongressakte über die Ausdehnung der Flussschiffahrt enthaltenen allgemeinen Grundsätze, ist man wegen des Brunshauser Zolls übereingekommen, allen und jeden weitern Erörterungen hiermit zu entsagen, gegen die von Hannover eingegangene Verpflichtung, den Brunshauser Zolltarif der Kommission zur Nachricht mitzutheilen, und denselben, insofern eine Veränderung der Fustagen und Gebinde eine blosse Deklaration der Verzollungsprinzipien nicht erforderlich macht, nicht willkürlich und nicht anders als im Einverständnisse der dabei interessirten Staaten, und namentlich der freien Stadt Hamburg, zu verändern oder zu erhöhen.

Seine Majestät der König von Dänemark und der Senat der freien Stadt Hamburg haben sich auf dem Grunde bestehender Observanzen und Verträge jede darauf beruhende Gerechtsame verwahrt, so dass in Beziehung auf den Stader Zoll denselben res integra verbleibt.

Art. 16. Die bisher bestandenen fünfunddreissig Elbzoll-Erhebungs-Aemter sind hiermit aufgehoben und sollen auf der ganzen Elbe nur vierzehn Zollämter bestehen, nämlich in Aussig, Niedergrund, Schandau, Strehla, Mühlberg, Coswig, Roslau, Dessau, Wittenberge, Schnackenburg, Dömitz, Bleckede, Boitzenburg und Lauenburg.

Ausserdem behält sich Preussen noch das Nebenzollamt zu Lenzer-Fähre und die Aemter zu Wittenberg, Aacken, Barby und Schönebeck resp. Magdeburg vor, welche letztere jedoch eingehen werden, sobald die Ursachen der einstweiligen Beibehaltung aufhören; ingleichen Sachsen die beiden Zollämter Dresden und Pirna für die Fahrzeuge, welche keines der Sächsischen Grenzzollämter Strehla und Schandau passiren; sowie Hannover für diejenigen Fälle, wo keine seiner übrigen Zollstellen berührt wird, das interimistische Erhebungsamt zu Hitzacker sich reservirt.

Art. 17. Ein Schiffer soll nicht eher eine Waare einladen, als bis er darüber einen Frachtbrief vom Absender erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waaren ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und eines Manifestes nachzuweisen verpflichtet.

Dieses soll nach dem unter No. 4 anliegenden Schema gefertigt sein und enthalten:

1) Namen und Wohnort des Schiffseigenthümers und dessen, der das Schiff führt;
2) Nummer und Namen des Schiffes, dessen Tragbarkeit, Flagge und Bemannung;
3) den Einlade- und den Bestimmungsort der Waare;
4) Nummer der Frachtbriefe nach der Folgeordnung;
5) Namen des Versenders und Empfängers;
6) Zeichen und Zahl der Kolli und Gebinde;
7) Benennung der Waare;
8) Gewicht derselben;
9) Unterschrift des Schiffers und Versicherung der Richtigkeit.

Es wird von dem Schiffer selbst, oder für ihn von einem andern, der gleichwol kein Elbschiffahrts- oder Hafenbeamter sein darf, gefertigt, von dem Schiffer unterzeichnet und von einem hierzu verpflichteten Beamten durch amtliche Unterschrift und Siegel beglaubigt.

Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es schon nicht selbst abgefasst, sondern sich deshalb fremder Hülfe bedient haben sollte.

Wegen Beiladungen auf der Fahrt treten ganz gleiche Grundsätze ein; auch werden dieselben, sowie alle Abladungen, nebst dem jedesmaligen Gebührenbetrage, nach Anleitung des beigefügten Schema, auf dem Manifeste vollständig bemerkt und vom nächsten Elbzollamte beglaubigt.

Art. 18. Der Führer eines Flosses soll ein vollständiges Verzeichniss aller Stämme des Flosses, mit Bemerkung der Holzart und Dimension eines jeden einzelnen Stammes, bei sich führen.

Derselbe ist überdies gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Totalsumme der Stämme und übrigen Holzsorten, sowie deren kubischer Inhalt im Ganzen angezeigt wird und die etwaigen Beiladungen bemerkt sind. Die Elbzollbeamten kontrolliren ihre Angaben durch Vermessung des Flosses und des Losholzes.

Art. 19. Die Schiffer und Flösser sind gehalten, bei jedem der in dieser Konvention benannten Zollämter, welches sie auf ihrer Fahrt berühren, anzulegen, im Amte sich zu melden und das Manifest mit seinen Beilagen vollständig vorzulegen.

Bei dem Zollamte zu Lenzer-Fähre müssen zwar alle vorbeifahrende Schiffer ihr Manifest vorzeigen, doch brauchen nur diejenigen anzulegen, welche nach oder von Schnackenburg und dortiger Gegend geladen haben.

Art. 20. Auf den Grund der Manifeste und der Beilagen, und nach dem Befunde der allgemeinen Revision, oder der speciellen, wo diese sattfindet, berechnen die Zollbeamten die zu erlegenden Gefälle. Den erhobenen Betrag verzeichnen sie gehörigen Orts auf dem Manifeste, beglaubigen solches durch die amtliche Unterschrift, und geben dem Schiffer eine besonders gedruckte Quittung nach dem unter No. 5 anliegenden Formulare.

Art. 21. Da die Manifeste für den Fiskus, wie für den Kaufmann und Schiffer, gleich wichtige Dokumente sind, so sollen sie das Fahrzeug vom

Einladungs- bis zum Ausladungsorte begleiten, und am letztern bei der hierzu bestimmten Behörde zur Aufbewahrung und zur Benutzung in geeigneten Fällen abgegeben werden.

So oft der Schiffer ein anderes landesherrliches Gebiet berührt, ist die erste Zollstelle bei Vorzeigung des Manifestes berechtigt, eine Abschrift unentgeltlich davon zu nehmen.

Art. 22. Die kontrahirenden Staaten haben sich das Recht der Revision oder Visitation der Schiffe und Flösse an ihren Elbzollstellen allgemein vorbehalten.

Diese Visitation der Fahrzeuge ist entweder eine generelle oder eine besondere Revision.

Die generelle besteht, nach vorhergegangener Prüfung des Manifestes und dessen Beilagen, in einer allgemeinen Uebersicht und Untersuchung der Ladung und in deren Vergleichung mit dem Manifeste, insofern solche ohne Verrückung der Kolli geschehen kann.

Die besondere Revision besteht in der genauern Untersuchung der Ladungen nach Qualität und Quantität.

Art. 23. Indessen haben zur Erleichterung des Elbverkehrs Sachsen, Hannover, Dänemark und Mecklenburg sich bewogen gefunden, das ihnen zustehende specielle Revisionsrecht vorläufig während sechs Jahre bei ihren eigenen Zollämtern, den Fall eines gegründeten Verdachts ausgenommen, für alle diejenigen Schiffe und Flösse nicht ausüben zu lassen, welche eines der beiden Preussischen Elbzollämter zu Wittenberge oder Mühlberg passiren und dort einer speciellen Revision unterliegen, und haben sich zu diesem Behuf mittelst specieller Einigung der an diesen beiden Zollämtern bestehenden Preussischen Revision angeschlossen.

Da jedoch die Erfahrung die Zweckmässigkeit dieser Vereinigung am besten ergeben wird, so behalten sich die genannten Elbuferstaaten das Recht ausdrücklich vor, die Dauer derselben zu verlängern und erforderlichen Falls deren Bestimmungen bei der ersten Revisionskommission zu verbessern oder zu vereinfachen.

Sollte diese Vereinigung den gegenseitig davon gehegten Erwartungen nicht entsprechen und man sich über eine andere bei der Revisionskommission nicht verständigen, so bleibt denselben unbenommen, alsdann auf das ihnen zustehende specielle Revisionsrecht in der Masse zurückzukommen, als dieselbe zur Sicherstellung des Elbzolles nöthig ist.

Die Fahrzeuge, welche ihrer Bestimmung zufolge weder Wittenberge noch Mühlberg passiren, bleiben der vorbehaltenen speciellen Revision einmal in jedem dieser Uferstaaten unterworfen.

An den Anhaltischen Zollstellen wird unter Vorbehalt des Rechts zur speciellen Revision der Schiffe und Flösse dieselbe bei Vorzeigung vorschriftsmässiger Manifeste, ausser in den Fällen eines gegründeten Verdachts, nicht vorgenommen, sondern es wird daselbst nur eine allgemeine Revision der Schiffsladungen und Flösse stattfinden.

Art. 24. Die Elbzollämter sind verpflichtet, mit Anwendung aller ihnen

zu Gebote stehenden Mittel und mit bester Benutzung der Oertlichkeit, die Revision möglichst zu beschleunigen und die Schiffer nicht länger, als nöthig ist, aufzuhalten.

In der Regel findet bei Abfertigung der Schiffer ohne Unterschied eine strenge Reihefolge statt, sodass der zuerst ankommende auch zuerst abgefertigt werden muss, den Fall ausgenommen, wenn Schiffe durch eine allgemeine Revision schneller abgefertigt werden können, da diese denn den zur speciellen Revision kommenden vorgehen.

Eine angefangene Revision darf jedoch nicht durch die eines andern Schiffes oder Flosses unterbrochen werden.

Die Zollämter haben eine strenge Unparteilichkeit und ernste Beflissenheit zu beobachten, die Schiffahrt möglichst zu fördern und zu erleichtern, alle Ungebührlichkeiten aber gewissenhaft zu vermeiden.

Die nähere Anweisung für ihre Geschäftsführung bleibt dem Staate, von welchem sie bestellt sind, überlassen; man wird dabei die Begünstigung der Schiffahrt und Belebung des Handels stets im Auge behalten.

Diejenigen Beamten, welche sich irgendeine der gegenwärtigen Bestimmung zuwiderlaufende Erhebung erlauben, sollen nachdrücklich bestraft werden.

Art. 25. Eine Zollkontravention ist schon dann vorhanden, wenn die Ladung eines Schiffes von dem Manifeste des Schiffers dergestalt abweicht, dass eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung des Elbzolles oder der Rekognitionsgebühr daraus zu entnehmen ist. Die Bestrafung der Zollkontraventionen und Defrauden, sowie das Verfahren dabei, wird nach den in dem Staate, wo die Entdeckung geschehen oder der Schiffer angehalten worden ist, bestehenden Gesetzen und Verordnungen stattfinden. Zu dem Ende soll in der Regel bei jedem Zollamte eine Behörde zur Untersuchung und Entscheidung bestellt werden.

Wird bei den Elbzollstellen an der Grenze eines Gebiets, wo das Schiff die Landesgrenze ein- und ausgehend durchschneidet, befunden, dass dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, dass eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landesabgaben daraus zu entnehmen, so kann der Schiffer auch hierfür, nach den Bestimmungen der Abgabengesetze des Landes, in Anspruch genommen werden.

Art. 26. Ehe die gegenwärtige Konvention in Kraft tritt, soll ein im Orte des Zollamts oder möglichst nahe wohnender, dem richterlichen Dienste vorstehender Beamter zur summarischen Behandlung und Entscheidung folgender Gegenstände bestellt und verpflichtet werden:

a) über alle Zollkontraventionen und die hierdurch verwirkte Strafe, insofern der Schiffer sich derselben nicht freiwillig unterwirft;
b) über Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahnen-, Waage-, Hafen-, Warft- und Schleusengebühren, und wegen ihres Betrages;
c) über die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;
d) über die beim Schiffziehen veranlassten Beschädigungen an Wiesen und Feldern, sowie überhaupt jeden Schaden, den Flösser oder Schiffer

während der Fahrt oder beim Anlanden durch ihre Fahrlässigkeit andern verursacht haben sollten;

e) über den Betrag der Bergelöhne und anderer Hülfsvergütigungen in Unglücksfällen, insofern die Interessenten darüber nicht einig sind.

Name und Wohnort des Zollrichters sollen in der Zollstelle angeschlagen werden.

Art. 27. Auch verbinden sich die kontrahirenden Staaten, den dazu angeordneten Zollbeamten und Zollrichtern die Weisung zu ertheilen, dass, wenn ein oder mehrere Zollbeamten eines der andern Staaten bei ihnen darauf antragen sollten, die Schiffer anzuhalten und die Nachbezahlungen der umgangenen Gebühren zu bewirken, welche im Falle eines Widerspruchs von Seiten des Schiffers immer nur auf den Grund einer Entscheidung des kompetenten Zollrichters erfolgen kann, diesem Ansuchen gewillfahrt werden soll, sowie auch auf Verlangen die Resultate der vorgenommenen Revision längs der ganzen Elbe und jede andere gewünschte Auskunft einander bereitwilligst mitzutheilen.

Art. 28. Alle Staaten, welche eine Hoheit über das Strombett der Elbe ausüben, machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, dass auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten, und so oft es nöthig sein wird, ohne einigen Aufschub auf Kosten desjenigen, den es angeht, wiederhergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schiffahrt nie irgendein Hinderniss entgegenstehe.

Sie verbinden sich ebenfalls, jeder in den Grenzen seines Gebiets alle im Fahrwasser sich findenden Hindernisse der Schiffahrt, ohne allen Verzug, auf ihre Kosten wegräumen zu lassen und keine die Sicherheit der Schiffahrt gefährdende Strom- oder Uferbauten zu gestatten.

Für die Fälle, wo die gegenüberliegenden Ufer verschiedenen Landesherren gehören, sind die kontrahirenden Staaten übereingekommen, es bei der bisherigen Observanz zu belassen, vorkommende Beschwerden aber bei der Revisionskommission zur Sprache zu bringen.

Art. 29. Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür sorgen zu lassen, dass die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell wie möglich getroffen werden. Zu diesem Ende machen sich die Uferstaaten anheischig, die Lokalbehörden mit den nöthigen allgemeinen Instruktionen im voraus zu versehen und die deshalb bestehenden besondern Verordnungen zu erneuern.

Sollte ein Strandrecht irgendwo an der Elbe ausgeübt werden, so wird solches hierdurch für immer aufgehoben.

Art. 30. Nachdem gegenwärtige Konvention in Wirksamkeit getreten sein wird, soll sich von Zeit zu Zeit eine Revisionskommission vereinigen, zu welcher von jedem Uferstaate ein Bevollmächtigter delegirt und deren Vorsitz durch Stimmenmehrheit bestimmt wird. Der Zweck und der Wirkungskreis dieser Revisionskommission sind: sich von der vollständigen Beobachtung der gegenwärtigen Konvention zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden

zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen.

Diese wird jeder Bevollmächtigte bei seiner Regierung zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen.

Ein Jahr, nachdem diese Schiffahrtsakte in Kraft getreten sein wird, erfolgt in Hamburg die erste Vereinigung der Revisionskommission, welche dann vor Beendigung ihrer Berathung über Zeit und Ort eines neuen Zusammentritts das Nähere beschliessen wird.

Art. 31. So weit durch gegenwärtige Konvention Bestimmungen getroffen sind, hat es bei denselben ohne Rücksicht auf bisher bestehende Specialverträge, Gesetze, Verordnungen, Privilegien und Gebräuche, sein alleiniges Bewenden.

Art. 32. Die Anwendung und Ausdehnung der Bestimmungen dieser Konvention auf Nebenflüsse, welche das Gebiet verschiedener Staaten trennen oder durchströmen, so weit nicht besondere Umstände entgegenstehen, bleibt den betreffenden Staaten zum besondern Abkommen überlassen.

Art. 33. Diese Schiffahrtsakte soll vom 1. Januar 1822 auf allen Punkten der Elbe in volle Wirksamkeit gesetzt und zu dem Zweck durch den Druck öffentlich bekannt gemacht, auch allen betreffenden Behörden mitgetheilt, die vorbehaltenen Ratifikationen derselben sollen aber spätestens binnen zwei Monaten vom heutigen Tage ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten ihrer Allerhöchsten und Höchsten Kommittenten die gegenwärtige Schiffahrtsakte unterzeichnet und mit ihren Wappen besiegelt.

Geschehen zu Dresden, am 23. Juni 1821.

---

**Tarif der Rekognitionsgebühr für die Elbe.**

| | Klasse 1. unter 10 Last. Die Last à 4000 Pfund. | | Klasse 2. zu 10—25 Last. | | Klasse 3. 25—45 Last. | | Klasse 4. 45 Last und mehr. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A. Mit Ladung. | K.-M. | | K.-M. | | K.-M. | | K.-M. | |
| | Mk. | ß | Mk. | ß | Mk. | ß | Mk. | ß |
| 1) Sachsen | — | 8 | — | 16 | 1 | — | 1 | 8 |
| 2) Preussen zu Mühlberg | — | 8 | — | 16 | 1 | — | 1 | 8 |
| Preussen zu Wittenberge | 1 | — | 2 | — | 3 | — | 4 | — |
| 3) Anhalt | — | 4 | — | 8 | — | 12 | — | 16 |
| 4) Hannover | — | 8 | — | 16 | 1 | — | 1 | 8 |
| 5) Mecklenburg | 1 | — | 2 | — | 3 | — | 4 | — |
| 6) Lauenburg | — | 12 | 1 | 12 | 2 | — | 2 | — |

B. Fahrzeuge ohne Ladung zahlen allenthalben ein Viertheil vorstehender Taxe.

---

**Tarif des Elbzolls, nach den zu befahrenden Strecken vertheilt.**

| Uferstaaten, für deren Rechnung die Gebühr erhoben wird. | Bezeichnung der Strecke. | Zu entrichtende Gebühr, à Centner von 112 Pfd. Hamb. | | | Summa der in jedem Uferstaat zu entrichtenden Gebühr. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Rthlr. | gGr. | Pf. | Rthlr. | gGr. | Pf. |
| Oesterreich | Von Melnick bis Aussig | — | — | 11 | — | 1 | 9 |
| | Von Aussig bis an die Grenze | — | — | 10 | | | |
| Sachsen | Von der Oesterreichischen Grenze bis Pirna | — | 1 | 3 | — | 5 | 3 |
| | Von Pirna bis Dresden | — | 1 | 4 | | | |
| | Von Dresden bis an die Preussische Grenze | — | 2 | 8 | | | |
| Preussen *) | Für die ganze Strecke von der Sächsischen bis an die Mecklenburg. Grenze | — | 13 | — | — | 13 | — |
| Anhalt-Bernburg | Für die ganze Strecke | — | — | 8 | — | — | 8 |
| Anhalt-Köthen | Für die ganze Strecke | — | — | 8 | — | — | 8 |
| Anhalt-Dessau | Von Dessau bis Tochheim | — | — | 8 | — | 1 | 4 |
| | Von Tochheim bis an die Preussische Grenze | — | — | 8 | | | |
| Hannover | Von der Preussischen Grenze bis Hitzacker | — | 1 | 3 | — | 2 | 6 |
| | Von Hitzacker bis Hamburg | — | 1 | 3 | | | |
| Mecklenburg | Von der Preussischen bis zur Hannoverschen Grenze | — | — | 10 | — | 1 | 8 |
| | Von der Hannoverschen bis zur Dänischen Grenze | — | — | 10 | | | |
| Dänemark | Für die ganze Strecke | — | — | 8 | — | — | 8 |
| | Summa für die Strecke von Melnick bis Hamburg | — | — | — | 1 | 3 | 6 |

*) Für diejenigen Fälle, wo Fahrzeuge nicht den ganzen Theil der Preussischen Elbe befahren, wird nach Massgabe der zu befahrenden Strecke der Elbzoll erhoben.

NB. Transitirende Schiffer können an dem ersten Erhebungsamt die Gebühren für die ganze Strecke eines jeden Uferstaates entrichten.

Anmerkung. Der von Esslingen früher nach Hamburg verlegte Zoll wird nur von stromaufwärts aus Hamburg abgehenden Schiffen mit 4 Schill. Hamb. Kour. pr. Schiffslast von 4000 Pfd. Brutto (und einer geringen Schreibgebühr) entrichtet.

# Dritter Abschnitt.

## Die erste Elbschiffahrts-Revisionskommission zu Hamburg. 1824.

---

### I. Verhandlungen der ersten Revisionskommission.

Nach Artikel 30 der Elbschiffahrtsakte hätte die Revisionskommission schon zu Anfang des Jahres 1823 zusammentreten sollen; es geschah dies indess erst ein Jahr später, nämlich am 20. Jan. 1824.

Der zum Präsidium berufene Oesterreichische Bevollmächtigte leitete die Verhandlungen durch folgenden Vortrag ein:

„Es sind nun zwei Jahre verflossen, seitdem die Elbschiffahrtsakte in Wirksamkeit getreten ist, und es kann von niemandem bezweifelt werden, dass dieselbe auf den Elbverkehr im allgemeinen einen sehr günstigen Einfluss ausgeübt hat. Kaum dürfte eine Gegend an der Elbe gefunden werden, deren kommerzielle Verhältnisse durch jene Akte nicht in irgendeiner Beziehung verbessert worden wären. Der grösste Theil der Transporte, die sonst den weit beschwerlicheren und kostspieligeren Landweg von und nach Hamburg einzuschlagen pflegten, wird jetzt auf der Elbe versendet und dem Handel der Elbbewohner haben sich durch Versendung mancher Erzeugnisse des Bodens und der veredelnden Industrie neue Quellen geöffnet, welche früher wegen der hohen Zölle und der vielen der Schiffahrt in den Weg gelegten Hindernisse versiegt gewesen sind. Wenn die Dresdener Kommission durch diese jetzt schon bewährten Resultate, welche in der Folgezeit noch ausgedehnter und fühlbarer werden müssen, ihre tiefe Einsicht und ihren regen Eifer in Realisirung einer der wichtigsten Aufgaben der Wiener Kongressakte so rühmlich beurkundet hat, so hat sie nicht minder ihre Vorsicht und Klugheit durch die im 30. Artikel der Akte bestimmten zeitweisen Zusammenkünfte der Bevollmächtigten aller Uferstaaten, um sich von dem Vollzug der geschlossenen Konvention zu überzeugen und nach Anhandgebung der mittlerweile bewirkten Erfahrungen dem zu Stande gebrachten Elbesystem, unter Festhaltung der angenommenen Grundsätze, neue zweckmässige Verfügungen hinzuzufügen, an den Tag gelegt.

Indem wir zu diesem Zweck hier versammelt sind und im Begriffe stehen, unserer hohen Bestimmung im Geist der Akte zu entsprechen, darf ich in der Eigenschaft als Oesterreichischer Kommissar nicht unbemerkt lassen, dass Oesterreich bei den Elbschiffahrts-Angelegenheiten

nur das allgemeine Interesse der freien Schiffahrt und das Hinwegräumen ihrer Hindernisse vor Augen hat, sich durchaus in keinen Kollisionen über specielle Interessen mit andern Uferstaaten befindet und bisher immer in befriedigendem conciliatorischem Geiste alles auszugleichen getrachtet hat. Die Anträge, welche die Oesterreichischen Bevollmächtigten bei der Revisionskommission zu machen beauftragt sind, enthalten keine wesentlichen Neuerungen, sondern blos solche Modifikationen der Elbakte, die dem Interesse der gesammten Uferstaaten entsprechen dürften, indem ihre Tendenz einzig und allein dahin geht, die noch bestehenden Hindernisse der Schiffahrt und des Handels auf der Elbe nach billigen Grundsätzen zu beseitigen, und dadurch zu bewirken, dass das Kommerz erleichtert und die Waarenversendungen mit möglichster Schnelligkeit, Sicherheit und Wohlfeilheit befördert werden, wobei die Maxime genau beachtet ist, dass das meistens nur den Ziffern nach scheinbare finanzielle Interesse dem weichen müsse, was im allgemeinen für die Schiffahrt und den Handel als nützlich erachtet wird und zuletzt nach allen Erfahrungen und den daraus geschöpften wichtigen staatswirthschaftlichen Grundsätzen, dem wahren finanziellen Interesse entspricht.“

Den Anfang der Verhandlungen über den Elbzolltarif machte ein Antrag Preussens in der 10. Konferenz (den 24. Febr. 1824), „dass, in Gemässheit des Beschlusses im 37. Dresdener Protokoll (s. o. S. 40), wegen geeigneter Herabsetzung und Zurückzahlung des von Dänemark und Mecklenburg durch den provisorischen Zuschlag zu viel erhobenen Zolles, zweckdienliche Massregeln ergriffen würden.“ Zu dem Ende werde auf die Vorlegung justificirender Nachweisungen der wirklichen früheren und letztjährigen Einnahme zu bestehen sein, wobei von dem Gesichtspunkte auszugehen sein dürfte, dass diese beiden ebengedachten Uferstaaten keine höhere Einnahme dürfen erzielen wollen, als sie, bei gleichem Schiffahrtsverkehr, bis dahin aus ihren Elbzöllen rechtmässig bezogen haben. Denn, wenn sich aus der zu veranlassenden Prüfung ergeben sollte, dass an der untern Elbe in den letzten Jahren bei nicht wesentlich vergrössertem Schiffahrtsverkehr jährlich vielleicht 150000 Thlr. mehr, als vor der Erscheinung der Elbeschiffahrtsakte erhoben sind, so würde ein solches Factum, von welchem Gesichtspunkte aus man die Sache auch betrachtet, doch kaum mit dem in Art. 111 der Wiener Kongressakte ausgedrückten Wunsch: „die Quantität der bestehenden Abgaben nicht zu überschreiten und den Handel zu erleichtern und zu befördern“, in Einklang gebracht werden können.

Der Dänische Bevollmächtigte sprach sich mit grosser Entschiedenheit gegen den vorstehenden Antrag aus. Es heisst unter anderm in dem Votum: „Auf der historischen Basis der Verleihungen, der Verträge, des Besitzstandes, und, was die Modalität betrifft, unter Anleitung der Wiener Beschlüsse, hat die Dresdener Kommission ein Werk

freundlicher Berathung, gemeinsamer Uebereinkunft zur Erleichterung und Begünstigung des Elbverkehrs, durch mässige, gleichförmige, leicht zu berechnende Zollsätze begonnen, und bis zu dem Punkte möglichst durchgeführt, wo nur Erfahrung und guter Wille weiter fördern können. Ihr leitendes Prinzip war und konnte nur Billigkeit sein, ihr Zweck: das allgemeine Beste, richtiger vielleicht, den Vortheil der Mehrzahl mit dem Bestehen und dem Besitzstande der Einzelnen in Uebereinstimmung zu bringen. Es ist hinüber-, herübergehandelt worden, manche heilsame Ordnung ist unausgeführt, mancher billige Wunsch ist unerfüllt geblieben, doch ist viel Gutes geleistet. — So ist endlich nach (eingeständlich) mangelhaften Angaben, durch Operationen von zweifelhaftem Erfolg ein Maximum von Zollgebühren, die der Centner Waaren aller Art von Melnick bis zum Ausfluss der Elbe ins Meer, und umgekehrt, fortan zu zahlen habe, so ist für jeden Uferstaat ein Tarifsatz ausgemittelt worden, der jenem leitenden Prinzip der Kommission, der Billigkeit, der angemessenste schien. — Bei dieser Gelegenheit hat (und mit Recht) den Bestand der früher erhobenen Zollaufkünfte jeder Uferstaat (mit Ausnahme Oesterreichs und Sachsens) sicher gestellt verlangt. Wer diesen gefährdet glaubte, weigerte sich, die neue Ordnung der Dinge anzuerkennen. So Dänemark, so Mecklenburg rücksichtlich ihres hohen Kornzolles und ihrer bedeutenden Nebenerhebungen, die durch den vorgeschlagenen Satz nicht gedeckt werden konnten." — — „Die Kommission fühlte die Billigkeit der Forderung, dass ein Uferstaat nicht verletzt werde, der durch den bescheidenen Satz seiner Zollrechte, den Massstab für das Minimum aller Zollsätze, durch den einfachen Modus seiner Erhebung das Muster der Gewichtsverzollung hergegeben hatte. Sie gestand eine im Verhältniss zu den Sätzen der Nachbarn höchst geringfügige Erhöhung von 1 Pfg. per Centner zu. Ich bediene mich hier des geläufigeren Ausdrucks, nicht des richtigeren; in die Sprache des deutschen Bundesrechts übersetzt, würde es heissen: die Kommission ersuchte den Herzog von Lauenburg, sich mit diesem Zuschlage begnügen zu wollen, als Aequivalent für die alten sichern Hebungen, deren Ertrag seit vielen Jahren auf feste Einnahmen rechnen liess, und zu denen zurückzukehren, im Fall kein Vertrag zu Stande kam, das vollkommenste Recht dem verletzten Staate jederzeit zustand. Es gefiel der Kommission, diesem Zuschlag für Lauenburg die Eigenschaft eines provisorischen in ihren Protokollen beizulegen; — — — dem betheiligten Staat ist diese Nebenbestimmung des Provisorischen vom Anfang her fremd geblieben, wie die Elbschiffahrtsakte selbst."

Der Bevollmächtigte kündigte dann noch einen Antrag auf Erhöhung des Lauenburgischen Elbzolls an, indem er „die offene, allein aus der aufrichtigsten Hochachtung für die Kommission hervorgegangene Erklärung" abgab: „dass Lauenburgs Zolleinkünfte nach ihrem früheren baaren

Ertrage durch die neue Ordnung der Erhebungen bedeutend verringert worden", und stimmte dafür, über den Preussischen Antrag, als mit dem Art. 9 der Elbschiffahrtsakte in Widerspruch stehend und folglich unzulässig, zur Tagesordnung zu schreiten.

Der Mecklenburgische Bevollmächtigte erklärte sich in noch viel entschiedenerer Weise gegen den Preussischen Antrag, den er als in jeder Hinsicht unstatthaft nachzuweisen suchte. Einer allgemeinen gründlichen Erörterung aller früheren Elb-Abgabetaxen nach Recht und Umfang, folglich auch der Rechtmässigkeit und Angemessenheit der jetzigen Elbzollhebungen aller Elbstaaten hat Mecklenburg aufs bereitwilligste sich dargeboten; es sei dazu, ungeachtet seines unbedingten Rechts aus der Elbakte auch jetzt noch sehr erbötig; es könne dabei nur ehrenvoll gewinnen. Besser werde dann anerkannt werden, was es von seinen wohlerworbenen Rechten auch hier dem Gemeinwohl opferte! Und seien überhaupt alle Elbstaaten zu weiteren, den Verhältnissen wie ihren Vortheilen und Rechten angemessenen Zollermässigungen geneigt, so blieben die Fürsten Mecklenburgs noch nie zurück, wo es die allgemeine Wohlfahrt galt und würden auch hier gewiss vorangehen. — Ganz unangemessen, nie zugestanden, und nie zu erwarten bleibe aber eine Untersuchung gegen Einzelne der Kontrahenten; sollte die Kommission dennoch so etwas beabsichtigen, so müsse er [der Mecklenburgische Bevollmächtigte] seine Vollmacht zurückbegehren und sofort aus dieser Versammlung ausscheiden.

Nachdem ausgeführt worden, wie der neue Elbzolltarif aus höchst mangelhaften Vorlagen ohne gründliche Prüfung hervorgegangen, wie ferner die Feststellung des Satzes von 10 Pfg. für jedes der Mecklenburgischen Elbzollämter schliesslich zu Stande gekommen, wie überhaupt keine Zollermässigungen nöthig gewesen wären, wenn alle Uferstaaten bei ihren früheren Rollen, wie Verträge und Recht es forderten, geblieben wären, dass den Erklärungen in der Dresdener Kommission und dem einseitigen Vorbehalt Preussens bei der Ratifikation, der Elbschiffahrtsakte gegenüber, eine rechtliche Bedeutung nicht eingeräumt werden könne, heisst es im Votum weiter: „Die ganze Tarifbestimmung beruht offenbar nur auf einem Vergleich, ohne nähere Untersuchung, gegründet auf gegenseitiges Vertrauen zu dem angegebenen Rechte. Wie hätte sonst Preussen, da es doch anfangs mit 9 gGr. nicht unzufrieden war, mit bedeutender Ueberschreitung des Zollmaximums 13 gGr. zum Zollsatz erhalten können? Wie wären sonst andern Zöllen nicht erst die beträchtlichen Procente rabattirt, die sie bei grössern Quantitäten nach anerkannter Usance immer erliessen? Wie hätte Hannover allein Accidenzien im fixen Zollsatze vergütet bekommen, während andern der wirkliche Zoll vom Schiff auf die Rekognitionsgebühr verlegt wurde? Wie hätte sonst so manches eintreten können, was eigentlich

der gemeinsamen Absicht der allerhöchsten Kontrahenten, bestehenden Elbvereinen, sogar den neuesten Bündnissen und der Wiener Kongressakte geradezu entgegen ist?"

Mecklenburg habe durch den Zuschlag von 2 Pfg. die ausdrücklich bedungene und verheissene Entschädigung keineswegs vollständig erhalten.

Das Präsidium erklärte hierauf für angemessen, die Abstimmung über den vorerwähnten speciellen Preussischen Antrag mit derjenigen über die allgemeine Tariffrage zusammen stattfinden zu lassen, und stellte demnach die Frage dahin:

1) „Hat die Erfahrung eine Herabsetzung des für den ganzen Lauf der Elbe festgesetzten Tarifs zur Beförderung des Handels und der Schiffahrt als wünschenswerth dargestellt? und
2) hat sich bei Dänemark und Mecklenburg eine Erhöhung der früher bestandenen Zollsätze, oder eine unrechtmässige Vergrösserung der Kasseneinnahmen gegen vorhin gezeigt, wodurch eine Herabsetzung des Zollsatzes dieser Staaten und Rückzahlung des Mehrbezogenen infolge der 36. und 37. Konferenz zu bemerken ist, und ist dieser Gegenstand einer nähern Prüfung und Untersuchung durch einen Referenten zu unterwerfen?"

Um diesen zweiten secundären Punkt vorzunehmen, so wurde hierüber zunächst folgender Beschluss gefasst:

„Aus den angeführten Gründen und auf die Erklärung der betreffenden Staaten glaubt die Kommission eine weitere Erörterung über den Vorbehalt, der im 36. und 37. Protokoll der Dresdener Elbschiffahrts-Kommission in Bezug auf Dänemark und Mecklenburg enthalten ist, nicht anordnen zu sollen; and es hat demnach in Bezug auf diese Staaten bei den Bestimmungen des Artikels 9 der Elbakte zu verbleiben."

Ueber die allgemeine Elbzoll-Tariffrage aber wurden folgende Erklärungen abgegeben:

Oesterreich. „In der 20. Konferenz zu Dresden hat der Oesterreichische Bevollmächtigte mit Rücksicht auf die, durch die Wiener Kongressakte bezweckte Ermunterung des Handels und Erleichterung der Schiffahrt den Vorschlag gemacht, mit Aufhebung aller früher bestandenen Gebühren künftighin nach Verhältniss der im Jahre 1815 bestandenen Erhebungsämter den Tarif aller Uferstaaten auf den Satz desjenigen zurückzuführen, welcher zur Zeit der Unterhandlung der mässigste war, nämlich auf den Satz von Dänemark, welches 7 Pfg. per Centner erhoben hat. Damit schienen mehrere Bevollmächtigte sich anfangs befriedigen zu wollen; allein spätere Erwägungen, Rücksichten auf die vorgestellten Verluste, und der Wunsch, die schon sehr lange gedauerten Unterhandlungen zum Abschluss zu bringen, haben bei einzelnen Uferstaaten verhältnissmässige Zuschläge motivirt, dergestalt, dass das Zollmaximum am Ende auf 27 gGr. 6 Pfg., folglich gegen den ursprünglichen

Antrag um mehr als ein Drittheil erhöht wurde, wodurch es gegen den ausgemittelten Durchschnittsertrag der früher bestandenen Zölle von 35 Gr. $1^2/_3$ Pfg. nur um 7 Gr. $7^2/_3$ Pfg. geringer blieb.

Wenn man in Betracht zieht, dass die Schiffahrt auf keinem Strome Deutschlands mit einer so grossen Abgabe belastet ist; dass die Rheinoctroi auf einer Strecke von 100 Meilen von Strassburg bis an die Niederländische Grenze nicht mehr als 12 Gr. in der Auffahrt und 8 Gr. in der Niederfahrt, und der neulich regulirte Zollsatz auf der Weser nur 105 Pfg. per Centner ohne alle Rekognitionsgebühr beträgt; wenn man auf den wesentlichen Umstand Rücksicht nimmt, dass bei dem dermaligen Belegungsmassstab nach dem Gewichte und der vorgeschriebenen Form der Manifeste jede willkürliche Angabe der Ladungen und jede nachsichtige Behandlung der Schiffer beseitigt ist, dagegen bei dem frühern Belegungsmassstab nach dem Werth der Waaren es mit der Angabe desselben nicht immer so genau genommen wurde, und hier und da manche Begünstigungen und Abschläge stattfanden; — — wenn bei dem angenommenen Gewichtsmassstabe es nothwendig geworden ist, Gegenstände von grossem Gewichte und geringem Werthe durch verhältnissmässige Herabsetzung des Zollmaximums zu erleichtern; dies Verhältniss jedoch in den bestimmten 5 Klassen und bei den in jeder Klasse specificirten Gegenständen von so verschiedenem Werthe keineswegs hergestellt ist, und mit Genauigkeit auch nicht hergestellt werden konnte, ohne in das Volumen der alten Zollrollen auszuarten; wenn es dagegen nothwendig war und noch ist, durch die Ausmittelung eines mässigen, billigen, den eintretenden Rücksichten so viel möglich zusagenden Normalsatzes eine zu ängstliche Individualisirung der Gegenstände in den Ermässigungsklassen entbehrlich zu machen; wenn es unbestreitbar ist, dass jede Abgabe, was auch immer für ein Belegungsmassstab angenommen wird, in einen Quotienten von dem Werthe des belegten Gegenstandes sich auflöst und das Verhältniss des erstern zu dem letztern die Billigkeit und Erschwinglichkeit der Abgabe bestimmt; wenn in dieser Beziehung nachgewiesen werden kann und wird, dass, während manche Artikel, und darunter die meisten Gegenstände des Passivhandels, mit geringen Procenten ihres Werths belegt sind, bei manchen andern, und zwar bei Gegenständen des Aktivhandels, bei Erzeugnissen des vaterländischen Bodens, ein Viertheil, die Hälfte, ja selbst über die Hälfte des Werths, als Passagezoll, der seiner Natur nach keinen Zweig der Staatseinkünfte bilden und nur zur Bestreitung der Strassenunterhaltung bestimmt sein soll, in Anspruch genommen wird; wenn bei dem allgemein stockenden Verkehr, den ungünstigen Handelskonjunkturen und den auf den Waarentransporten ausserdem noch lastenden Ein- und Ausgangsgebühren, jede Ueberspannung der Passage-Mauthe über ihr Verhältniss zu dem Unterhaltungsaufwand, zu

dessen Bestreitung sie bestimmt sind, vermieden werden sollte; wenn endlich erwogen wird, dass durch eine ausgiebige Ermässigung der Gebühren der dadurch erleichterte Wassertransport vermehrt und durch die grössere Quantität der zu verzollenden Gegenstände der geringere Tarif grösstentheils ausgeglichen wird und es wohl keinem Zweifel unterliegen dürfte, dass die Uferstaaten in dem gestiegenen Erträgnisse ihrer Elbzollstätten während der letzten 2 Jahre die Richtigkeit dieses Grundsatzes bestätigt gefunden haben: — wenn alle diese Erwägungen zusammengefasst und gehörig gewürdigt werden, so dürfte die Folgerung kaum zu bestreiten sein, dass zur Beförderung des Handels und der Schiffahrt, welche man bei dem in der 36. Dresdener Konferenz beschlossenen Vorbehalt vor Augen hatte, eine Herabsetzung des für den ganzen Lauf der Elbe fixirten Tarifsatzes als wünschenswerth sich darstelle. — —

Die Oesterreichischen Kommissäre sind demzufolge der Meinung und schlagen vor, dass das dermal für den ganzen Lauf der Elbe festgesetzte Zollmaximum wenigstens um ein Viertheil, oder in runder Summe auf 20 gGr., und in diesem Verhältniss der Tarif sämmtlicher Uferstaaten herabgesetzt werde."

Preussen: „Der Antrag auf allgemeine Ermässigung des bisherigen Gesammtzollsatzes von 27½ Gr. scheint noch nicht an der Zeit zu sein, so lange dieser Zollsatz noch unregulirte Antheile enthält. — — Aber auch abgesehen von diesem Umstande scheint solche nicht nothwendig, da der bisherige Gang des Verkehrs hierzu wol keine hinreichende Veranlassung gibt."

Sachsen: „Obschon eine weitere Herabsetzung des in Art. 9 der Elbakte festgesetzten Zollsatzes zu mehrerer Erleichterung des Handels und der Schiffahrt wünschenswerth scheinen möchte, so glaubt man sich jedoch, in Betracht, dass nach den sich ergebenden Erfahrungen jene Herabsetzung um so weniger nothwendig sein dürfte, als die Kommission sich noch wegen Herabsetzung eines oder des andern Artikels in eine geringere Klasse der Zollgebühr ad Art. 10 der Elbakte entschliessen kann, gegen eine Herabsetzung des im Art. 9 der Elbakte bestimmten Zollsatzes erklären zu müssen."

Hannover: Die in einem Zeitraum von 2 Jahren gesammelte Erfahrung genüge keineswegs, die Nothwendigkeit einer allgemeinen Herabsetzung des Zolltarifs zu beweisen; auch mache der gute Erfolg der zur Belebung des Handels auf der Elbe koncedirten Erleichterungen schon gegenwärtig eine anderweite, so bedeutende Koncession nicht wünschenswerth.

Dänemark: Lauenburgs frühere Einnahmen würden durch die neuen Erhebungen nicht gedeckt; durch eine fernere Herabsetzung aber würde der namhafte Verlust der Krone Dänemark nur noch um 25 Procent gesteigert werden. „Würde aber vorausgesetzt, dass nach allseitiger

sorgfältiger Prüfung der sämmtlichen Zollsätze, sowie der seit 1822 erhobenen Registereinnahmen nur diejenigen Sätze abgemindert werden sollen, welche alsdann zu hoch befunden werden möchten, so werde man einem solchen Vorschlage sich nicht entlegen, vielmehr solchen kräftigst unterstützen, überzeugt, dass Lauenburgs Zollsatz als der ungünstigste dabei nicht gefährdet werden, vielmehr die Herabsetzung der übrigen einer Erhöhung des Lauenburgischen würde gleich gelten können."

Mecklenburg: — — Mit dem wiederholten Erbieten zur gründlichen Prüfung aller Elbtarife und Hebungsrechte, und nur für diese Prüfung die Vorfrage anerkennend, bezeugt der Mecklenburgische Bevollmächtigte die Bereitwilligkeit seines Hofs, auch auf weitere Ermässigung aller Elbzölle nach richtig ermitteltem Verhältnisse einzugehen.

Anhalt-Dessau und Anhalt-Bernburg stimmen wie Sachsen.

Der Anhalt-Köthensche Bevollmächtigte glaubt versichern zu können, dass sein Hof dem erhabenen Beispiel des k. k. Hofes folgen und ihm kein Opfer zu gross scheinen wird, um auch seinerseits zur Erreichung des grossen Zwecks, welcher den verbündeten Souverainen bei Entwerfung der Wiener Kongressakte in den Art. 108—116 als allbelebendes Princip des freiern Verkehrs und Begünstigung der Stromschiffahrt vor Augen geschwebt hat und welcher die Grundlage der Elbakte war, nach Kräften beizutragen.

Hamburg: „Wenn die Bestrebungen dieser Kommission dahin gerichtet sind, die vorgelegte Frage als einen wesentlichen Gegenstand ihrer Berathung in sorgfältige Erwägung zu ziehen, so ist unstreitig zur Erleichterung und Beförderung des Handelsverkehrs eine allgemeine Ermässigung des Zollsatzes nicht allein wünschenswerth, sondern auch nothwendig. Zu den von dem Oesterreichischen Bevollmächtigten dafür angegebenen Gründen erscheint noch die Betrachtung, dass das ganze kaufmännische Publikum erwartet, in dieser Beziehung eins der wichtigsten Resultate von den Arbeiten der Kommission hervorgehen zu sehen."

Aus der vorstehenden Abstimmung ergab sich der Beschluss: „Die Kommission findet keine Veranlassung, eine Herabsetzung des für den ganzen Lauf der Elbe durch Art. 9 festgesetzten Tarifs anzuordnen." —

In der 12. Konferenz (d. 9. März 1824) beantragte Dänemark, da Lauenburg durch den zu Dresden festgestellten Elbzolltarif in seiner Zolleinnahme, verglichen mit den frühern Hebungen, wesentlich benachtheiligt sei, „Gleichstellung des Lauenburger Zollsatzes mit denen der übrigen niederelbischen, namentlich der Hannoverschen Zollsätze", also Erhöhung des Satzes von 8 Pfg. auf 10 Pfg. per Centner.

Die übrigen Uferstaaten erklärten sich gegen diesen Antrag, wobei von Seiten Hamburgs insbesondere noch Folgendes geltend gemacht wurde:

„Wenn man den Begriff und den Zweck des Flusspassagezolls recht

ins Auge fasst und dabei den wesentlichen Gesichtspunkt, worauf die Bestimmungen des Wiener Vertrags hinsichtlich der Regulirung einer freien Stromschiffahrt gerichtet waren, festhält, so scheinen alle Bestrebungen, welche jenen Absichten entgegenstehen, sich vom Ziele der möglichsten Freiheit im Handelsverkehr zu entfernen. Es wäre deshalb sehr wünschenswerth gewesen, schon bei den Dresdener Konferenzen über den Grundsatz und dessen Anwendung in Betreff der Natur des Flusspassagezolls zu einer Vereinbarung dahin gekommen zu sein, dass derselbe für nichts weiter als Ersatz und Entschädigung für Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstrassen angesehen werden könne, und dass die Regulirung des Tarifs in diesem Sinne hätte zu Stande gebracht werden mögen. Ohne eine allgemein angenommene Grundlage der Art, wird es unmöglich bleiben, zu irgend einer befriedigenden und den allgemeinen Zweck erfüllenden Bestimmung zu gelangen. Die Hoffnung, welche damals übrig geblieben, bei der Revision noch ein Bedeutendes an Ermässigung des Zollsatzes zu gewinnen, ist auch hier durch kürzlich genommenen Beschluss verloren; wollte man aber noch gar eine Erhöhung desselben — und wäre es die kleinste — zulassen, so würde die Kommission mit Recht den Vorwurf verdienen, den Zweck ihres Zusammenseins und ihrer Berathungen gänzlich verkannt zu haben."

Der Beschluss der Kommission war:

„Es wird dem Antrage auf Erhöhung des Zollsatzes von Lauenburg keine Folge gegeben und es hat in dieser Beziehung bei den Bestimmungen des 9. Artikels der Elbakte zu verbleiben." —

Die Angelegenheit des Vorbehalts im 36. u. 37. Konferenzprotokoll der Dresdener Kommission wegen des Lauenburgischen und des Mecklenburgischen Elbzolls gab indess noch zu weitern Erörterungen Anlass, welche sogar durch die zeitweilige Fernhaltung des Preussischen Bevollmächtigten eine förmliche Suspension der eigentlichen Verhandlungen herbeiführte. Man glaubte schliesslich eine Erledigung dadurch zu finden, dass der Mecklenburgische Bevollmächtigte sich bereit erklärte, dem Präsidium solche Daten und Ausweise vorzulegen, dass dasselbe die vollkommenste Ueberzeugung davon gewinne: wie Mecklenburg einen bedeutend höhern als den angenommenen Zollsatz zu fordern berechtigt gewesen wäre, und dass der Dänische Bevollmächtigte ebenfalls seine Bereitwilligkeit aussprach, auf dem Wege vertraulicher Mittheilung die nach der vorangegangenen Darlegung über das Verhältniss des Lauenburger Elbzolls etwa noch erforderlichen Nachweisungen vorzulegen; womit der Preussische Bevollmächtigte sich im allgemeinen befriedigt erklärte.

In der 25. Konferenz (d. 3. Juli 1824) wurde jedoch dieser Punkt von Preussen nochmals wieder aufgenommen und die definitive Erledigung desselben erst in der 29. Konferenz (d. 22. Juli 1824) erzielt. Das Präsidium trug in dieser nämlich vor:

„Dass die Voraussetzung in dem Vorbehalt des 37. Dresdener Konferenzprotokolls, nämlich eine Erhöhung der früher bestandenen Zollsätze, bei Lauenburg und Mecklenburg nicht vorhanden sei, demzufolge das Präsidium sich zu dem Antrage veranlasst fände: dass die Zollsätze Lauenburgs mit 8 Pfg. und Mecklenburgs mit 20 Pfg. für definitiv zu erklären seien.

In Betracht jedoch, dass durch die grössere Frequenz der Schiffahrt, sowie die in Folge der Bestimmungen der Elbakte stattfindende, genauere Kontrole, sich die Zolleinnahme Mecklenburgs in den Jahren 1822 und 1823 vergrössert habe, und da sowol im Verhältniss der Uferstrecke, als bei gleichem Zollsatze, im Verhältniss der frühern Anzahl von Erhebungsämtern, Mecklenburg von allen Uferstaaten die höchste Rekognitionsgebühr beziehe, da endlich diese Abgabe, da sie für die Schiffer vorzüglich drückend sei, zu den meisten Beschwerden Anlass gebe, — glaubte das Präsidium darauf antragen zu sollen, die Kommission möge den Wunsch aussprechen, dass die Mecklenburgische Regierung von der bisherigen Rekognitionsgebühr etwas schwinden lasse und sich desfalls etwa mit Hannover gleichstelle."

Infolge der Präsidialanzeige wurden nunmehr einstimmig die Zollsätze von Lauenburg und Mecklenburg so, wie sie in Art. 9 der Elbakte ausgedrückt sind, definitiv angenommen, und schlossen sich sämmtliche Bevollmächtigte dem wegen der Mecklenburgischen Rekognitionsgebühren geäusserten Wunsche an. —

Zum Art. 10 der Elbakte wurden von Seiten Oesterreichs umfassende Anträge gestellt. Da die Kommission den Antrag auf die Herabsetzung des Tarifs im Ganzen nicht angenommen habe, so stelle sich die Ermässigung des Zolls für einzelne Artikel um so unerlässlicher dar, als es nur dadurch möglich werde, jenes Missverhältniss einigermassen auszugleichen und die aus demselben hervorgehende Belastung des Handels und der Produktion zu beheben. Es wurden folgende Heraufsetzungen vorgeschlagen,

auf ein Viertel des Normalsatzes: ordinaire Farbehölzer, Glas ohne Unterschied, Eisenwaaren ohne Unterschied, Heringe, Kümmel, Krapp, Packleinwand, Sirup, Quercitron, Thran und gemeiner Essig, welche Gegenstände bis dahin dem ganzen Zolle unterlägen;

auf ein Zehntel: gedörrtes Obst und Getreide ohne Unterschied, sowie die gesammten Hülsenfrüchte, leere Fässer und Kisten, von welchen Gegenständen der Viertelzoll, und Hadern (Lumpen), von denen der ganze Zoll erhoben würde;

auf ein Zwanzigstel: sowol Brenn- als Nutzholz, wovon ersteres ein Zehntel, das zweite aber ein Fünftel des höchsten Satzes entrichte, endlich Schmalte und Blaufarben, wofür der ganze Zoll zu entrichten sei.

Auf die Ermässigung der Zollsätze für Nutzholz ward ein ganz besonderer Werth gelegt, da sich im Vergleich mit den vor 1822 von diesem Artikel wirklich erhobenen Elbzöllen durch den neuen Tarif eine sehr beträchtliche Mehrbelastung ergeben habe.

Preussen erklärt sich im allgemeinen gegen die beantragten Herabsetzungen, unter Hinweisung auf die beim neuen Elbzolltarif dargebrachten grossen Opfer, auf die Zunahme des Elbverkehrs u. s. w. Der jetzige Tarif habe vor dem ältern den unläugbaren grossen Vortheil, dass die Zollgefälle im ganzen durch denselben nicht nur bedeutend heruntergesetzt sind, sondern dass er einfach, leicht anwendbar und klar und verständlich ist. In letzterer Beziehung können jedoch manche entstandene Zweifel und Bedenken durch die Revisionskommission noch gehoben und dadurch der Tarif wesentlich verbessert werden, wozu der Preussische Bevollmächtigte nach den gemachten Erfahrungen der beiden verflossenen Jahre gern die Hand bieten werde.

Sachsen tritt dem Oesterreichischen Vorschlage im allgemeinen bei, unter Vorbehalt weiterer Erklärung über die einzelnen Artikel.

Hannover äussert sich in ähnlichem Sinne, und bemerkt der Bevollmächtigte, er zweifle nicht, dass jeder darüber von der Mehrheit der Kommission zu fassende Beschluss auch von seiten seiner Regierung die nöthige Zustimmung erhalten werde.

Dänemark*) erklärt sich gegen die Anträge.

Mecklenburg: Vorausgesetzt, dass überhaupt nur inländische Erzeugnisse der Elbstaaten und deren Ausfuhr zu begünstigen sind, wird mit einigen Ausnahmen (Korn, Hadern u. a.) den Oesterreichischen Vorschlägen beigestimmt. — Es wird bei diesem Anlass, da eine schnelle Spedition oft viel wichtiger als der Pfennigsbruchtheil vom Zoll, zur beschleunigten Abfertigung eine einfachere Tarifirung nach nur 4 Klassen (zu $^1/_1$, $^1/_4$, $^1/_{16}$ u. $^1/_{40}$) in Vorschlag gebracht. „Dies Erbieten bethätige, wie bereitwillig und uneigennützig Mecklenburg den Ansprüchen des Vaterlandes wie den Wünschen des Allerhöchsten Kaiserhofes allenthalben huldige.“

„Dem Verdienst seiner Mitstaaten widmet Mecklenburg volle Anerkennung. Es ist aber für die allseitigen Opfer und Rechte der status quo vom Jahre 1815 keineswegs der rechte Massstab zu Vergleichungen, wo auf der einen Seite (Mecklenburg) dieselben Taxen zwei Jahrhunderte lang dieselben blieben, auf der andern Seite aber die ursprünglichen Rollen beträchtlich erhöht und so bedeutende Nebenabgaben, als Licenz-

---

*) Vielmehr beantragte der Dänische Bevollmächtigte in der 21. Konferenz (den 19. Juni 1824): „künftig nur inländische Steinkohlen zu $^1/_{40}$ zu verzollen, dagegen von englischen die ganze Gebühr zu nehmen.“ — „Die Majorität glaubte jedoch, diesen Unterschied in der Verzollung von Steinkohlen nicht festsetzen zu sollen.“

und Transito-Impost, auf den Elbverkehr gelegt wurden. Wurden hierdurch (und nur hierdurch) Ermässigungen nöthig, so mussten sie damit beginnen, und dann erst trat das gerechte Verhältniss wieder ein, wonach die Zolltarife einzig richtig zu beurtheilen und die Opfer zu ermessen sind. Jene einseitigen Erhöhungen und Nebenauflagen hat aber die Wiener Akte nirgends bestätigt. Hierauf und auf die Entwickelung jener einseitigen Abgabenerhöhung wird man zurückkommen müssen, wenn die irrigen Behauptungen von Zollerhöhungen an der Niederelbe nicht cessiren."

Anhalt-Bernburg und Anhalt-Dessau schliessen sich dem Sächsischen Votum an; Anhalt-Köthen empfiehlt dringend die Annahme der Oesterreichischen Vorschläge.

Hamburg tritt denselben mit voller Ueberzeugung bei und empfiehlt insbesondere die von seiten des Kommerciums eingebrachten Vorstellungen im Interesse des Nutzholz- und Glasgeschäfts. —

Schliesslich wurden die in dem ratificirten Schlussprotokoll vom 18. September 1824 verzeichneten Veränderungen der Elbzollklassen genehmigt, sowie auch einige nicht wesentliche Modifikationen der Rekognitionsgebühren.

---

In Rücksicht des Esslinger Zolls übergab der Hamburgische Bevollmächtigte in der 40. Konferenz (den 18. September 1824), infolge des von der Kommission geäusserten Wunsches, die Taxe der Schreibgebühr beim Esslinger Zoll, wie folgt:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ein Fahrzeug | von | 2— 6 | Last | 2 | Schill. | Cour. |
| " | " | 7— 12 | " | 3 | " | " |
| " | " | 13— 20 | " | 6 | " | " |
| " | " | 21— 30 | " | 8 | " | " |
| " | " | 31— 50 | " | 12 | " | " |
| " | " | 51—100 | " | 24 | " | " |

---

Als in der 23. Konferenz (d. 26. Juni 1824) die Berathung zum 15. Artikel der Elbakte gekommen war, entwickelte zunächst der Dänische Bevollmächtigte in einem ausführlichen Vortrage die rechtlichen und thatsächlichen Verhältnisse des Stader Zolles. Es wurden von ihm unter andern folgende Momente hervorgehoben:

„Eine Anerkennung ist dem ganzen Stader Zoll nie von Dänemark geworden, viel weniger den zahllosen Neuerungen und Erhöhungen. So steht Dänemarks res integra. Auf dem Wege des Gesammtvertrags, durch Einbegriff in die Elbakte, wo nicht, durch Separatvertrag auf den Boden eines rechtsbeständigen Verhältnisses zu kommen, ist sein Verlangen. Die erste Gelegenheit dazu boten die Dresdener Verhandlungen dar. Hannover wich ihr aus. Es weigerte seinen Tarif bis zu dem Augenblicke, wo die Verhandlungen geschlossen waren, und was hätte ein eigenmächtig

geschaffener ungeregelter Tarif, nachrichtlich beigebracht, der Kommission anders als ein Beweis der Nichtachtung der in Wien niedergelegten, in Dresden zur Ausführung gebrachten Beschlüsse sein können? Dänemark, zufrieden, den geheimnissvollen Nachbar irgendwo zu finden, hatte bis zum letzten Augenblick nur Aufschluss über das, was von ihm für gesetzmässig, was für administrativen Missbrauch erkannt werden möchte, gewünscht, um danach seine Schritte abzumessen, seine Forderungen zu stellen. Der Tarif erschien nicht; Dänemark behielt sich also in Dresden seine definitive Erklärung vor.“ — —

Durch den mitgetheilten Tarif sei dem Interesse Dänemarks in keiner Weise genügt worden.

„Einmal, weil das Princip, wonach der 1821 edirte Tarif erhebt, unrichtig ist, indem er die verschiedenartigsten Massstäbe: Werth, Fakturpreis, Art und Zahl der Gebinde und Masse vermischt und abwechselnd in Anwendung bringt;

zweitens, weil derselbe auf willkürlichen Erhöhungen des ältern Normaltarifs von 1691 begründet ist, folglich die heutigen Sätze auf ungesetzmässige Weise entstanden sind. Dänemarks res integra fordert Reduktion des Zolls auf die nach den Grundsätzen der Wiener Beschlüsse zu ermittelnden ursprünglichen Sätze, und wo es wegen veränderter Beschaffenheit der Gegenstände des Handels wie deren Verpackung nicht möglich ist, auf diese wiederum zurückzukommen, die Herstellung des quantitativen Verhältnisses der Ansätze;

drittens, weil der neue Zolltarif keine gesetzliche, noch vertragsmässige Kraft besitzt, folglich keine zureichende Bürgschaft darbietet.“ Der eingegangenen Verpflichtung, den mitgetheilten Tarif nicht ohne Einwilligung der Uferstaaten erhöhen zu wollen, sei eine Klausel angehängt, welche denselben zu jeder Zeit illusorisch machen, und nach Verlauf einiger Jahre, unter dem Vorwand vorbehaltener Deklarationen der bestehenden Gemässe, Erhöhungen ganz nach Art der in den Tarif von 1691 eingeschlichenen, den Zugang öffnen könne.“ — —

Hieran schloss sich noch eine Erörterung verschiedener specieller Beschwerden über die Verwaltung des Stader Zolls, z. B. dass derselbe, dem Herkommen und den eigenen frühern Erklärungen der Hannoverschen Regierung zuwider, vom sogenannten Binnenlandsgut erhoben werde, dass vielfache willkürliche Sporteln genommen werden u. s. w. —

„Gegen diesen Zoll hat sich Dänemark rem integram vorbehalten; diesen Zoll hat die Elbkommission in Dresden, gegen Sinn und Inhalt der Wiener Beschlüsse, aus ihrem Bereich verwiesen, über diesen Zoll haben zwischen den zunächst betheiligten Staaten Verhandlungen stattfinden sollen.“

Es wird dann ferner mitgetheilt, wie es mit den in Aussicht gestellten Verhandlungen bisher gegangen sei. Bereits am 22. Sept. 1822 habe sich

das Kopenhagener Kabinet mit der Aufforderung zur Eröffnung derselben nach Hannover gewendet. Erst am 27. Jan. 1823 sei aus Hannover geantwortet, man sei bereit dazu, allein wegen der, einen grossen Zeitaufwand erfordernden, Vorarbeiten beantrage man eine Aussetzung der kommissarischen Verhandlungen, die ersten Vorschritte sollten aber baldmöglichst geschehen. Als dessenungeachtet im Verlauf von 10 Monaten noch nichts geschehen, habe man am 6. Dec. 1823 aufs neue auf einen Termin zu den Separatverhandlungen gedrungen; allein wiederum ohne Erfolg.

Der Dänische Antrag ging dahin: dass die Kommission das Princip, wonach der neu anzufertigende Brunshauser Tarif zu reguliren sei, und über die Grenzen seiner Befugniss sich bestimmt ausspreche; dass sie bei der Hannoverschen Regierung den baldigen Beginn von Separatverhandlungen auf dieser Grundlage bewirke; dass sie provisorische Vorkehrungen eintreten lasse, damit nicht durch den Aufschub offenbare Missbräuche perpetuirt würden.

Von seiten Hamburgs wurde unter andern hervorgehoben: „Der Senat hat nach erfolgter Auswechselung der Ratifikationsurkunden der Elbakte eine Abschrift des von Seiten des Hannoverschen Bevollmächtigten eingereichten Tarifs empfangen und eine sorgfältige Untersuchung und Vergleichung desselben mit den vertragsmässig bestehenden Zollansätzen und Verzollungsnormen veranlasst, und zu seinem höchsten Bedauern gefunden, dass derselbe in allen und den wesentlichsten Beziehungen von der dem Stader Zollrecess zum Grunde liegenden Elbzolltaxe gänzlich abweiche.

Auf diese ganz unerwartete Eingabe und bei der so sehr beschwerten und vielseitig verwickelten Lage der Sache hat der Senat, den Blick auf das allgemeine Wohl der Schiffahrt und des grossen Elbhandels richtend, eine höchst dringende Pflicht erfüllen zu müssen geglaubt, schon vorläufig in seiner an sämmtliche Uferstaaten gerichteten Note vom 13. Sept. a. p. dem vorgedachten Tarif gänzlich zu widersprechen, sowie es hiermit von seiten dessen Bevollmächtigten wiederholt ad Protocollum geschieht.

Ohne hier in die Darstellung einer weitführenden Auseinandersetzung dieser vielfachen Abweichungen einzugehen, wird es genügen zu bemerken, dass das Maximum der vertragsmässigen Verzollungsgrundsätze $^1/_{16}$ % beträgt, die mehrsten Ansätze aber ungleich weniger bezeichnet stehen; wogegen nach dem neu eingerichteten Tarif jenes $^1/_{16}$ % zum Minimum geworden und die mehrsten bedeutenden Artikel nach Umständen einer Zollabgabe von $^1/_2$ bis $2^1/_2$, ja, eventuell bis 5 % unterworfen sind.“ — —

Es ward beantragt: dass die Kommission diesem Gegenstande die kräftigste Unterstützung zur unverzüglichen Beförderung der Regulirung dieser Angelegenheit gewähren wolle, zu welcher Absicht dem Dänischen

Antrage inhärirt werde, mit Vorbehalt aller besondern, der freien Stadt Hamburg vertragsmässig zuständigen Rechte.

Hannover gab hiergegen im wesentlichen folgende Darlegung:

Der Stader Zoll sei im Jahre 1038 dem Erzbisthum Bremen verliehen. So lange die Hansa mächtig gewesen, habe man abseiten des Handelsstandes diese Zollgerechtsame vielfach verletzt und nicht selten mit gewaffneter Hand Zollfreiheit erzwungen. Dieser Zustand der Rechtlosigkeit habe geendet, als nach dem 30jährigen Kriege das Erzstift Bremen aus den Händen geistlicher Fürsten in die kräftigern Hände Schwedens überging. Allein nun habe man Hamburgischerseits mit Gewandheit den Weg der Negociation eingeschlagen und den viel besprochenen Traktat von 1691 zu Stande gebracht. Dürfe man den Indikationen der ältern Stader Regierungsakten Glauben beimessen, so sei dieser Traktat lediglich das Resultat alles schmeidigender goldener Ueberredung gewesen. Es sei bald aus Stockholm die Entscheidung erfolgt, dass jener Traktat und der demselben annektirte Tarif nur so weit zur Anwendung kommen solle, als deren Bestimmungen der bis dahin üblichen Observanz nicht zuwider liefen. Nachdem das Herzogthum Bremen an das Haus Hannover übergegangen, habe dieses im Anfang des 18. Jahrhunderts (1729) vergebens versucht, die Klagen der Hamburger zu erledigen; die Forderungen des Senats, gestützt auf den nie zur Exekution gekommenen Vertrag von 1691, seien zu hoch gespannt gewesen. Seitdem sei die Lage der Sache im ganzen dieselbe geblieben. Von Seiten Hannovers sei der Zoll nach den einmal hergebrachten Grundsätzen fortwährend erhoben und habe mit der Ausbreitung des Hamburgischen Handels an Bedeutung und Wichtigkeit zugenommen. In gleicher Progression hätten, leider! auch die Beschwerden der Hamburger zugenommen. Man war nur zu geneigt, jede Zollabgabe als eine nicht zu ertragende Last, eine widerrechtliche Schmälerung gehoffter Handelsvortheile anzusehen — und die Dresdener Verhandlungen boten willkommene Gelegenheit dar, diesen Klagen Gehör zu verschaffen.

Es wird alsdann entwickelt, wie durch Art. 15 der Elbakte als eine rechtskräftig erfolgte Entscheidung die Angelegenheit des Stader Zolls für die Kommission erledigt sei. Hannover sei seinen darin eingegangenen Verpflichtungen nachgekommen. Der Brunshauser Zolltarif, so wie derselbe in Dresden nachrichtlich mitgetheilt, sei in allen Stücken unbedingt zur Anwendung gebracht und eine Erhöhung oder willkürliche Interpretation desselben sei nicht vorgekommen, noch werde man sie vornehmen.

„Diese so bestimmte Zusicherung eines Gouvernements, welches von jeher wegen seiner Rechtlichkeit und Loyalität bekannt war, wird allen Anforderungen der paciscirenden 7 Uferstaaten [d. h. sämmtlicher übrigen, mit Ausnahme von Dänemark und Hamburg, die gegen den fraglichen Beschluss in Dresden Verwahrung einlegten] genügen, und die Ueberzeugung vollkommen begründen, dass Hannoverscherseits den Be-

stimmungen der Elbakte in dieser Hinsicht ihrem ganzen Umfange nach entsprochen ist, zugleich aber auch den Antrag rechtfertigen: dass die Kommission ihrerseits den auf solche Weise durch den Artikel 15 abgeschlossenen, staatsrechtlich vollzogenen, und hinsichtlich seiner Dauer und Gültigkeit an keine Bedingung gebundenen Vergleich aufrecht erhalten, es bei der einmal stattgefundenen Renunciation auf alle weitere Einmischung in die Verhältnisse des Stader Zolls bewenden lassen, und sich hinsichtlich aller, diesen Stipulationen zuwiderlaufenden Anträge für inkompetent erklären wolle."

Hinsichtlich des von Dänemark und Hamburg im Artikel 15 der Elbakte gemachten Vorbehalts der res integra in Bezug auf den Stader Zoll, so könne dieser, meint der Hannoversche Bevollmächtigte, nur die Wirkung haben, ihnen für eine künftig mit Hannover einzuleitende Unterhandlung freie Hand zu lassen; wollten sie, auf die von Hannover in Art. 15 eingegangenen Bedingungen gestützt, der Kommission Beschwerden vorlegen, so müssten sie vor allem den Vorbehalt fallen lassen und jenem Vergleich accediren. — Uebrigens fühle Hannover mit beiden Uferstaaten die Nothwendigkeit einer Vereinbarung über den Brunshauser Zoll und werde sein Versprechen, desfallsige Verhandlungen zu eröffnen, gewissenhaft erfüllen. Dass es nicht schon geschehen, sei leider Umständen beizumessen, deren Beseitigung nicht ganz in dem Willen des Hannoverschen Gouvernements beruht habe. Es werde darauf angetragen: „die Erledigung der vorhandenen Beschwerden lediglich an die ehestens anzuknüpfenden Verhandlungen zu verweisen und sich auch in dieser Hinsicht, infolge des Dresdener Vergleichs und der mittels selbigem ausgesprochenen Renunciation, für inkompetent zu erklären."

Die Kommission fasste auf den Vorschlag des Oesterreichischen Bevollmächtigten nachstehenden Beschluss:

„Die Revisionskommission hegt den angelegentlichen Wunsch, die Hannoverscher Seits versprochene Unterhandlung wegen Ausgleichung der Beschwerden gegen den Brunshauser Zoll von Seite Dänemarks und der freien Stadt Hamburg, möglichst bald eröffnet zu sehen, und ersucht die Hannoverschen Bevollmächtigten diesen Wunsch zur Kenntniss ihrer Regierung mit dem Beisatz zu bringen, dass die Kommission es als einen besondern Beweis von Gefälligkeit ansehen würde, wenn ihr noch während ihres Beisammenseins eine beruhigende Erklärung über den Zeitpunkt des Zusammentritts der Kommissarien der betheiligten Uferstaaten mitgetheilt werden könnte."

Der Dänische Bevollmächtigte spricht sein Bedauern aus, dass dem auf Abhülfe gerichteten Antrage seiner Regierung nicht entsprochen worden, und hofft, dass solche durch die aufs neue versprochenen Separatverhandlungen werde erreicht werden. Allein zugleich werden alle allgemeinen und besondern, namentlich die aus der Wiener Kongressakte

und aus Art. 1 und 7 der Elbakte abzuleitenden Rechte in Rücksicht auf den Brunshauser Zoll ausdrücklich vorbehalten.

Auch Hamburg behält sich für die nächste bessere Zeit und geeignetern Orts sowohl eine specielle Erörterung des Gegenstandes als auch alle und jede Rechtszuständigkeiten im weitesten Umfange vor.

In der 36. Konferenz (d. 21. Aug. 1824) wurde auf die Stader Zollangelegenheit zurückgekommen, indem der Preussische Bevollmächtigte eine Korrespondenz zwischen den Bevollmächtigten von Preussen und Hannover vom Oktober 1821 in Betreff der Hannoverschen Verwahrung im 44. Dresdener Konferenzprotokoll zu Artikel 4 der Elbakte gegen jede Einmischung in die Hannover zustehenden Seerechte vorlegte. Hannover erklärt darin, dass darin keineswegs die Absicht liege, die Freiheit der Flussschiffahrt zu beschränken, wie sich dies am besten aus der Fassung des Art. 15 der Elbakte ergebe. Dänemark und Hamburg sowie andererseits auch Hannover nahmen hieraus Anlass, ihren frühern Erklärungen und Verwahrungen wegen des Brunshauser Zolles zu inhäriren, wie dies auch noch schliesslich in der letzten (40.) Konferenz geschah. Eine Anzeige abseiten Hannovers über den Termin der zu eröffnenden Separatunterhandlungen erfolgte während der Dauer der Kommission nicht.

---

## II. Ergänzende Bestimmungen zur Elbschiffahrtsakte, beschlossen und unterzeichnet in Hamburg, am 18. September 1824.

Protokoll der in Folge des XXX. Artikels der Elbschiffahrtsakte in Hamburg versammelten Revisionskommission.

Die nachbenannten Bevollmächtigten ....

*(folgen die Namen)*

sind über folgende ergänzende Bestimmungen zur Elbschiffahrtsakte übereingekommen:

§. 1. (ad Art. 8.) Die dem Art. 8 der Elbschiffahrtsakte anliegende Gewichtstabelle ist in der Art berichtigt, wie sie sub Litt. A gegenwärtigem Protokolle zur alleinigen Anwendung beiliegt.

§. 2. (ad Art. 9.) Die dem Art. 9 der Elbschiffahrtsakte sub No. 2 beigefügte Tabelle, aus welcher die streckenweise Vertheilung des Tarifsatzes ersichtlich war, ist in der Anlage Litt. B ergänzt.

§. 3. (ad Art. 9.) Transitirende Schiffe können an dem ersten Erhebungsamte die Gebühren für die ganze Strecke eines jeden Uferstaates entrichten.

§. 4. (ad Art. 10.) Der Art. 10 der Elbakte ist modificirt wie folgt: Auf ein Viertheil des Elbzolls werden nachstehende Artikel ermässigt:

Ambose, Anker, Asche (unausgelaugte), Bier (mit Ausnahme des frem-

den), Blei, Bleierz, Bohnen, Bolus, Bomben, Borsten (Schweins-), Drath (eisern), Eisenblech ohne Unterschied, Eisen (gegossenes), Erbsen, Erz, Geflügel, Gerste, Glas ohne Unterschied, Glasgalle, Graupen, Gries und Grütze von allen Getreidearten, Gusseisenwaaren (grobe), Hafer, Hirse, Holzkohlen, Hornspitzen und Hornplatten (unverarbeitete), Kanonen, Kienruss, Knoppern, Korn (Roggen), Kreide (weisse, schwarze, rothe), Kümmel, Kugeln (eiserne), Lafetten, Linsen, Lohrinde (Borken), Marmor (roher), Mehl (aller Getreidearten), metallische Mineralerde, Mineralwasser, Mörser (Bomben), Münzkrätze, eiserne Nägel (gegossene), Ocker, Oelkuchen, Pech, Platten (marmorne und dergleichen), Rindshörner und Füsse, Rothstein, Saamen aller Art, als: Anis, Fenchel, Hanf-, Rübsaamen etc. etc., Salz (Küchen-, See- und Stein-), Sauerkraut, Schleif- oder Wetzsteine (feine), Spelz, Stangeneisen (geschmiedetes), Theer, Trippel, Wacholderbeeren, Weizen, Wicken.

Auf ein Fünftheil der Gebühr:

Gröbere Böttcher- und andere Holzwaaren, als: Leitern, Mulden, Schaufeln, Schwingen und dergleichen Feldgeräthe, sowie die gröberen Korbsorten zu Fustagen von Baumwurzeln etc. etc., leere Fässer, Kisten und Tonnen, Früchte (gedörrte, Backobst), Hagebutten (gedörrte).

Auf ein Zehntheil:

Bau- und Nutzholz, Blut (von Schlachtvieh), Butter und Käse (frische), Eier, Eisen (altes), Knochen, Laugenfluss, Milch, Schmelztiegel aller Art, Steingeschirr (gemeines), Töpferwaare.

Auf ein Zwanzigtheil:

Braunkohle, Brennholz, Busch aller Art, Cichorienwurzel, Eicheln, Faschinen, Früchte (frische, Obst), Gemüse (frisches), Gras und Heu, Gips, Kalk, Nüsse aller Art, Rohr (Dach-, Schilf- und Stuhl-), Seegras, Stroh, Torf, Weintrauben, Wellen (Brandbusch), Wurzeln (essbare).

Auf ein Vierzigtheil:

Alaun- und Vitriolstein, Asche (ausgelaugte), Drusen (Trester), Dünger, als: Mist, Mergel, Stoppeln etc., Flossgeräthe (rückgehende), Gallmeistein, Glas- und Topfscherben, Kalkstein, Kufen, Rinnen und Tröge etc. etc. von Stein, Kies (gemeiner Stein-), Leinpferde (zu Wasser rückgehende), Mörtel von Ziegel und Tufstein (Trass), Mühlsteine, Pfeifenerde, Pflastersteine, Sand, Sand- und Bruchsteine aller Art, Schiefer (Dach-), Steinkohlen, Thon, Töpfer- und Walkererde, Tufstein, Ziegel (gebrannte und Luft-), Ziegelcement.

§. 5. (ad Art. 10.) Die im Manifeste nicht verzeichneten Reiseviktualien der Schiffer sind in verhältnissmässiger Quantität ganz abgabenfrei. Bei Bestimmung der Quantität soll mit der billigsten Umsicht nach der Länge der Reise, der Stärke der Bemannung etc. etc. verfahren, und demgemäss das Nähere von den Regierungen an die Zollämter erlassen werden.

§. 6. (ad Art. 10.) Die zum Verdeck eines Fahrzeuges einmal ein- und zugerichteten Breter sind, da sie zu dem Schiffsgeräthe gehören, zoll-

frei. In Ermangelung solcher sind von Entrichtung des Elbzolls befreit die zur Bedeckung der Ladung nöthigen losen Breter, und zwar:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | bei Schiffen unter | 10 Last | Ladungsfähigkeit | 1 | Schock |
| 2. | „ „ von | 10—25 „ | „ | „ 2 | „ |
| 3. | „ „ „ | 25—45 „ | „ | „ $2\frac{1}{2}$ | „ |
| 4. | „ „ „ | 45 und mehr Last „ | „ | 3 | „ |

§. 7. (ad Art. 11.) Der Art. 11 der Elbakte ist modificirt, wie folgt: Die Abgabe von den Fahrzeugen, oder die Rekognitionsgebühr, wird nach vier Klassen und nach dem unter Litt. C beigeschlossenen Tarif erhoben.

Dieselbe beträgt für die ganze Stromlänge von der ersten Klasse unter 10 Hamburger Last der Ladungsfähigkeit (die Last zu 4000 Pfd.)

| | | |
|---|---|---|
| | 3 Rthlr. | 4 gGr. |
| von der zweiten Klasse von 10—25 Last . . . . | 7 „ | 8 „ |
| von der dritten Klasse von 25—45 Last . . . . | 11 „ | 12 „ |
| von der vierten Klasse von 45 Last und darüber . . | 13 „ | 16 „ |

Unbeladene Fahrzeuge zahlen allenthalben ein Viertheil vorstehender Taxe.

§. 8. (ad Art. 11.) Zum Behuf der Entrichtung der Rekognitionsgebühr sollen die Elbschiffe künftig gleichförmig vermessen und mit gehörigen Dokumenten hierüber nach dem Formular Litt. D versehen sein.

§. 9. (ad Art. 11.) Bei Entrichtung der Rekognitionsgebühr sollen die Schiffe als leer betrachtet werden und nur ein Viertheil der durch den Art. 11 der Elbakte festgesetzten Gebühr zahlen, wenn die Ladung folgende Centnerzahl nicht übersteigt:

| | |
|---|---|
| bei der ersten Klasse . . . . . . . . . | 10 Centner |
| „ „ zweiten „ . . . . . . . . . | 20 „ |
| „ „ dritten „ . . . . . . . . . | 30 „ |
| „ „ vierten „ . . . . . . . . . | 40 „ |

§. 10. (ad Art. 11.) Von Entrichtung der Rekognitionsgebühr sind gänzlich befreit:

a) die das Hauptschiff nur auf kurzen Strecken zur Ueberwindung örtlicher Hindernisse begleitenden Leichterkähne;

b) kleine Kähne und Anhänge, die zu einem Hauptschiffe gehören und nicht zum Waarentransport dienen.

§. 11. (ad Art. 11.) Reisende und deren Reisegepäck sind zollfrei; von Schiffen aber, welche nur Reisende und ihr Gepäck führen, soll die volle Rekognitionsgebühr erhoben werden.

§. 12. (ad Art. 17.) Das sub Litt. E anliegende Schema zu einem Manifeste soll künftig auf der Elbe allgemein als Norm dienen.

§. 13. (ad Art. 30.) Die nächste Revisionskommission wird sich am 1. Mai 1828 in Dresden versammeln.

§. 14. (ad Art. 31.) Insoweit durch gegenwärtiges Protokoll keine Abänderungen ausgesprochen sind, hat es bei den Bestimmungen der Elbschiffahrtsakte sein alleiniges Bewenden.

§. 15. (ad Art. 32.) Diese Bestimmungen sollen mit dem 1. Januar

1825 auf allen Punkten der Elbe in volle Wirksamkeit gesetzt und zu dem Zwecke durch den Druck öffentlich bekannt gemacht, auch allen betreffenden Behörden mitgetheilt werden.

Geschehen zu Hamburg, am 18. September 1824.

---

**Littera B. Tarif für den Elbzoll, nach den, bei der Auf- wie bei der Niederfahrt, zu befahrenden Strecken vertheilt.**

| Uferstaaten, für deren Rechnung die Gebühr erhoben wird. | Bezeichnung der Strecken. | zu entrichtende Gebühr von Centner zu 112 Pfund Hamburg. für die einzelnen Strecken. | | | für die ganze Strecke eines jeden Uferstaats. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ℛℊ. | gl | ₰ | ℛℊ. | gl | ₰ |
| Oesterreich | 1) für die ganze Strecke von Melnick bis zur Sächsischen Grenze | — | — | — | — | 1 | 9 |
| | 2) von Melnick bis Aussig | — | — | 11 | | | |
| | 3) von Aussig bis zur Sächsischen Grenze | — | — | 10 | | | |
| Sachsen | 1) für die ganze Strecke von der Oesterreichischen bis zur Preussischen Grenze | — | — | — | — | 5 | 3 |
| | 2) von der Oesterreichischen Grenze bis Pirna | — | 1 | 3 | | | |
| | 3) von Pirna bis Dresden | — | 1 | 4 | | | |
| | 4) von Dresden bis zur Preussischen Grenze | — | 2 | 8 | | | |
| Preussen | 1) für die ganze Strecke von der Sächsischen bis zur Mecklenburgischen Grenze | — | — | — | — | 13 | — |
| | 2) von der Sächsischen bis zur Anhaltschen Grenze | — | 4 | — | | | |
| | 3) von der Anhaltsch. bis zur Mecklenb. Grenze | — | 9 | — | | | |
| | 4) aus dem Anhaltschen bis nach Dornburg (Anhalt) | — | 1 | 8 | | | |
| | 5) für den Cours von und nach Schnackenburg und Gegend | — | 1 | 4 | | | |
| Anhalt-Bernburg | für die ganze Strecke | — | — | — | — | — | 8 |
| » Köthen | für die ganze Strecke | — | — | — | — | — | 8 |
| » Dessau | 1) für die ganze Strecke | — | — | — | — | 1 | 4 |
| | 2) die Strecke des Dessauer Geleits | — | — | 8 | | | |
| | 3) für die Strecke des Tochheimer Geleits. | — | — | 8 | | | |
| Hannover | 1) für die ganze Strecke von der Preussischen Grenze bis Hamburg | — | — | — | — | 2 | 6 |
| | 2) von der Preussischen Grenze bis Hitzacker | — | 1 | 3 | | | |
| | 3) von Hitzacker bis Hamburg | — | 1 | 3 | | | |
| Mecklenburg | 1) für die ganze Strecke von der Preussischen bis zur Dänischen Grenze | — | — | — | — | 1 | 8 |
| | 2) Von der Preussischen bis zur Hannoverschen Grenze | — | — | 10 | | | |
| | 3) von der Hannoverschen bis zur Dänischen Grenze | — | — | 10 | | | |
| Dänemark | für die ganze Strecke | — | — | — | — | — | 8 |
| Zusammen | für die ganze Strecke von Melnick bis Hamburg und umgekehrt | — | — | — | 1 | 3 | 6 |

Anmerkung. Die Zollpflichtigkeit tritt ein: a) in Oesterreich, Preussen, mit Ausnahme von Lenzer Fähre, und Sachsen, bei Berührung der Zollstätte; b) in Preussen bei Lenzer Fähre, Hannover, Mecklenburg, Lauenburg und Anhalt, nach dem Zollgeleit und bei Berührung des Zollgeleit-Bezirks; c) der von Esslingen früher nach Hamburg verlegte Zoll wird nur von stromaufwärts aus Hamburg abgehenden Schiffen mit 4 Schill. Hamburger Kourant pro Schiffslast von 4000 Pfund brutto (und einer geringen Schreibgebühr) entrichtet.

**Littera C. Tarif der Rekognitionsgebühr für die Elbe.**

| | 1. Klasse unter 10 Last. | | 2. Klasse 10—25 Last. | | 3. Klasse 25—45 Last. | | 4. Klasse 45 Last und mehr. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| a) mit Ladung | Die Last zu 4000 Pfd. Konventionsmünze. | | | | | | | |
| | ℛℓ | 𝔤ℓ | ℛℓ | 𝔤ℓ | ℛℓ | 𝔤ℓ | ℛℓ | 𝔤ℓ |
| 1) Sachsen | — | 8 | — | 16 | 1 | — | 1 | 8 |
| 2) Preussen zu Mühlberg | — | 8 | — | 16 | 1 | — | 1 | 8 |
| „ zu Wittenberge | 1 | — | 2 | — | 3 | — | 4 | — |
| „ *) an den im Art. 16 der Elbakte genannten Zwischen- und Nebenämtern | — | 8 | — | 16 | 1 | — | 1 | 8 |
| 3) Anhalt | — | 4 | — | 8 | — | 12 | — | 16 |
| 4) Hannover | — | 8 | — | 16 | 1 | — | 1 | 8 |
| 5) Mecklenburg | — | 12 | 1 | 12 | 3 | — | 3 | — |
| 6) Lauenburg | — | 12 | 1 | 12 | 2 | — | 2 | — |

b) Fahrzeuge ohne Ladung zahlen allenthalben ein Viertheil vorstehender Taxe.

*) Schiffe, welche direkt durch die Preussischen Staaten transitiren, und Mühlberg und Wittenberge passiren, zahlen keine Rekognitionsgebühr an den Preussischen Zwischen- und Nebenämtern. Desgleichen finden die bei diesen Aemtern ausgeworfenen Sätze auf Anhalt-Bernburg und Anhalt-Dessau vorläufig keine Anwendung.

# Vierter Abschnitt.

## Korrespondenz der Hannoverschen und der Grossbritannischen Regierung in Betreff einer Regulirung des Brunshauser oder Stader Zolls.

Juni — September 1841.

### I. Note des Hannoverschen Gesandten in London an Lord Palmerston, Staats-Sekretär für auswärtige Angelegenheiten, vom 7. Juni 1841.

The Undersigned with reference to the negociations which have begun in April last at Hamburg between Commissioners of the British and Hanoverian Governments, for the purpose of regulating the Tariff of the Stade duties, has the honour to address to Lord Viscount Palmerston etc. the following remarks.

At the very outset of the negociations the difficulty has become manifest, that the British Commissioner will only negociate on the basis

of a treaty agreed upon in 1691 between the Crown of Sweden and Hamburg, and of the Tariff annexed to that treaty.

The Undersigned is convinced, that Her Britannic Majesty's Government has as much at heart to settle, by an amiable and final agreement, this question of the Stade duties, and it is the sincere wish of the Hanoverian Government to concede to the British navigation all possible facilities, by removing any impediments that may exist and to grant to trade all the advantages which can be obtained in regulating the Sea-tolls at Brunshausen in accordance with the Spirit of the age, without at the same time interfering with the rightful possessions of that toll. There is no doubt, that such an arrangement cannot be concluded without pecuniary losses to the Crown of Hanover, and the Hanoverian Government is ready to undergo them.

But it is impossible to come to such a result, if the British Government from the beginning assumes for itself the office of an arbitrary judge in an international question between Hanover and Hamburg, and, instead of entering into the arguments of the case, at once declares itself in favour of a treaty which not only has never been acted upon, but which also during the whole period of 150 years it has existed, has not once been appealed to by the British Government.

The Undersigned thinks it his duty to draw Lord Palmerston's attention to the circumstance that the Toll of Stade, not to mention the privilege granted by the Emperor and the Holy Roman Empire in 1259, has been guaranted at later periods, by the Peace of Westphalia, and last by the Act of the Congress of Vienna. Again it must be observed, that when by the Peace of Stockholm in 1719 the Duchies of Bremen and Verden and consequently all the Regalia appertaining thereto, were, against a very considerable sacrifice of money, ceded to the Elector of Hanover by the Crown of Denmark, that at that time the Stade duties were in force exactly in their present form.

From all this the Undersigned feels himhelf enabled to draw the conclusion, that should any basis be required for the Negociations now to be commenced, the act for the Elbe navigation resolved upon at the Dresden Conference in 1821 ought to be that basis, and can alone be admitted as such. The Untersigned is convinced that Her Britannic Majesty's Minister for Foreign Affairs will acknowledge, how impossible it is for Hanover to negociate upon any other basis than the one just mentioned, and he therefore confidently expects that the British Government will transmit to their Commissioner at Hamburg Powers more extended than those he is now provided with. *(Signed)* Kielmansegge.

London, June 7th, 1841.

To Lord Palmerston etc. etc.

---

## II. Note von Lord Palmerston an den Hannoverschen Gesandten in London, Grafen von Kielmansegge, vom 12. Aug. 1841.

Foreign Office, August 12th, 1841.

The Undersigned has the honour to acknowledge the receipt of the official note addressed to him on the 7th of June by Count Kielmansegge stating the objections felt by the Hanoverian Government to the basis for the revision of the Stade Tolls, which has been proposed by the British Commissioner at Hamburg.

Count Kielmansegge in the first place appears to consider that the Government of Great Britain, by insisting on the adoption of that basis, has improperly assumed to itself the office of an arbitrating judge in an international question between Hanover and Hamburg.

Count Kielmansegge, in the next place, repeats the statement, which has however been already shewn by Mr. Bligh in his note of the 28th July 1840 to be erroneous, namely that the Treaty of 1691 to which Great Britain appeals, has never been acted upon, and has never been looked upon as valid, and Count Kielmansegge appears to consider that Great Britain, not having during the time that has elapsed since the signature of that treaty, appealed to its provisions, is thereby debarred from the right of so doing.

Thirdly Count Kielmansegge refers to the privilege granted to the town of Stade by the Emperor and the holy Roman Empire; to the Peace of Westphalia and to the Treaty of Vienna, as sanctioning the system at present pursued with respect to the Stade Duties.

Fourthly Count Kielmansegge asserts that when the Duchies of Bremen and Verden with all their Regalia were in 1719 ceded to Hanover by Denmark, the Stade tolls were in force exactly in their present form; and lastly Count Kielmansegge, founding himself on these premises, comes to the conclusion that if any basis at all is required for the pending negociation, the act for regulating the Elbe-navigation signed at Dresden in 1821 ought to be that basis.

With respect to the first of the above stated objections, the Undersigned begs to remind Count Kielmansegge, that Her Majesty's Minister at the Court of Hanover has already in his note to the Baron Schele of July 23d 1840, sufficiently explained the reasons which induce Her Majesty's Government to consider themselves justified in demanding the observance of the Treaty of 1691, although it was not a party to that Treaty. In addition to these reasons the Undersigned would now beg to remark to Count Kielmansegge, that as the city of Hamburg is one of the contracting parties to the Treaty of 1691, and as Denmark as successor to the rights and obligations of the Crown of Sweden in the

Duchies of Bremen and Verden, represented the other contracting party to that Treaty up to the time, when those Duchies were ceded to Hanover, Her Majesty's Government must consider the opinions of Hamburg and of Denmark as to the validity of the Treaty of 1691, as having at least as much weight as the opinion of the Government of Hanover; and the Undersigned is enabled to shew that the opinion of Denmark and of Hamburg upon the matter in question is and always has been the same as that entertained by Her Majesty's Government. But if the opinion maintained on this subject by the British Government renders that Government liable to the charge of judging arbitrarily in a disputed question, the Government of Hanover must be liable to a similar criticism. For when Count Kielmansegge maintains in a subsequent part of his note, that the Act for the Elbe navigation signed at Dresden 1821, ought to be the basis of the present negociations between Great Britain and Hanover, he assumes that the existing Stade Tariff is made valid by that Act; a position which the British Government has uniformly denied.

With regard to the second position laid down by Count Kielmansegge, namely, that the Treaty of 1691 never was acted upon; that fact, even if it were established, would not in the slightest degree invalidate the position maintained by Great Britain, namely that the Treaty having been concluded and ratified, is at this day binding upon Hanover. For the fact that the Treaty was ratified by the king of Sweden is not disputed and there is no imaginable ground, upon which the validity of the ratification of the king of Sweden could be impugned, unless it could be shewn that the Treaty amounted to an entire abandonment of some essential rights of Sweden; and was absolutely ruinous to that State *). But this cannot be pretended, because in point of fact, the Treaty of 1691 gave up no rights of Sweden at all. It confirmed to Hamburg a privilege which Hamburg had previously enjoyed, and it established for other foreign States a Tariff which was in conformity with the old Toll Rolls; with this difference only, that the rates of charge upon several enumerated articles were by that new Tariff considerably encreased: so that in respect of the amount of Toll, the Treaty was beneficial instead of injurious to Sweden, and to those who succeeded to the rights of Sweden in the Duchies of Bremen and Verden.

Supposing, however, that after the Treaty has been ratified, it has been discovered, that though not absolutely ruinous to Sweden, it was yet in its result disadvantageous to Her; that circumstance would most assuredly not have invalidated the contract, nor could the king of Sweden or any Successor to his rights be entitled, to say that he would

*) Vattel, Liv. II. Cap. 12. §. 160.

observe the Treaty so far as it agreed with previous usages, and no further; and that he would observe as much of the Treaty as he chose, and would reject the rest of it as inconvenient to himself. Treaties, if valid at all, are valid to the whole extent of every thing covered by the ratification; and those who have entered into such engagements cannot release themselves by saying, that they had not considered all the results before they bound themselves by the obligation. Vattel says with respect to this:

> "Un traité est valide s'il n'y a point de vice dans la manière en laquelle il a été conclu, *et pour cela on ne peut exiger autre chose, qu'un pouvoir suffisant* dans les parties contractantes, et leur consentement mutuel, suffisamment déclaré. La lésion ne peut donc rendre un traité invalide. C'est à celui qui prend des engagements *de bien peser toutes choses avant de conclure;* il peut faire de son bien ce qui lui plaît; relâcher à ses droits; renoncer à ses avantages comme il le juge à propos; l'acceptant n'est point obligé de s'informer de ses motifs et d'en peser la juste valeur. *Si l'on pouvait revenir d'un Traité parce qu'on s'y trouverait lésé, il n'y aurait rien de stable dans les contrats des Nations.* Les lois civiles peuvent bien mettre des bornes à la *lésion*, en déterminer le point capable d'opérer la nullité d'un contrat; mais les Souverains ne reconnaissent point de juge. Comment faire constater entre eux la lésion? Comment déterminer le degré suffisant pour invalider un Traité? Le bonheur et la paix des nations exigent manifestement que leurs traités ne dépendent point d'un moyen de nullité si dangereux."

It is clear from the above that as it has not been shewn that the "Powers" under which the Treaty was negiociated were "insufficient" and as it has been shewn by the ratification of the Treaty, and by the publication of that ratification both at Stade and Hamburg, that the "mutual consent" of the contracting parties to its provisions has been "sufficiently declared", Hanover, as successor to the rights and obligations of Sweden, would have no valid plea, in point of international law, for considering the Treaty as no longer binding, merely because Hanover has found its stipulations not conducive to her advantage, and because Hanover, on that account, has never carried such Treaty in its execution.

But the assertion that the Treaty was never acted upon is not consistent with historical facts: Her Majesty's Minister at the Court of Hanover has already drawn the attention of the Hanoverian Government to the promulgation by the king of Sweden on the 15th of August 1692 of an edict directing the Treaty and Tariff to be inserted in the collection of laws of the Duchies of Bremen and Verden for future observance, to the declaration made by the provisional Hanoverian Government at

Stade in the year 1716; and to the order addressed on the 8th of June 1719 by the Government of Stade to the Inspection of the Tolls. The Undersigned has the honour to transmit to Count Kielmannsegge a copy of this order, together with an extract from the book of records in the library of the Chamber of Commerce at Hamburg shewing that the duties levied in 1716 by the provisional Hanoverian Government were at that time collated with the duties enumerated in the Tariff of 1692 and were found to agree in every respect with that Tariff.

But the following are additional instances in which the Treaty of 1691 was quoted as valid by the Government of Sweden, Denmark and Hanover, during the time when the Duchies of Bremen and Verden were in possession of those Powers respectively.

On the 16th of June 1700, the king of Sweden issued a commission to two Swedish Ministers therein named, directing them to meet Commissioners appointed by Hamburg to enquire into, and to settle grievances relative to the Stade Toll, and especially to see that the Royal Toll servants kept unimpaired, and in no wise contravened the clear meaning of the stipulation of the Treaty concluded in the year 1691.

On the 13th of March 1713 the director of Finances appointed by the king of Denmark, for the Duchies of Bremen and Verden, then belonging to Denmark, wrote to the Senate of Hamburg, on the subject of the Sea Papers and certificates prescribed by the said Treaty, and in his letter he appealed to the Treaty of 1691, as the foundation of the immunities enjoyed by the residents of Hamburg.

On the 27th of July 1717 the Government in the Duchy of Bremen under the authority of Hanover wrote to the Senate of Hamburg stating that it once more repeated that the Hanoverian Government neither designed to sanction nor would sanction any thing in contravention to the often mentioned Treaty of 1691 and at the same time announced the expectation of the Hanoverian Government that Hamburg would on its part pay proper regard to the Hanoverian right of Toll.

On the 20th of July 1719 Mr. Görtz one of the Ministers of King George the 1st wrote to the Authorities at Hamburg a letter notifying that the king had appointed a new Inspection of the Tolls and declaring that it was the constant endeavour of the Hanoverian Government to prevent any infractions of the Tariff belonging to the Treaty then in force.

It is perfectly clear from the above mentioned documents, that while the duchies of Bremen and Verden were possessed by Sweden and by Denmark, as well as during the first years of the occupation of those Duchies by Hanover, the Treaty of 1691 and the Tariff of 1692 were considered as a binding engagement, and were acted upon as such.

It having thus been shewn that Sweden and the States which have successively stood in her position as one of the contracting parties to

the Treaty of 1691, have on various occasions admitted the validity of that Treaty, it only remains for the Undersigned to remind Count Kielmansegge of what have been the invariable sentiments of Hamburg, the other contracting party, with respect to the validity of this Treaty.

On the 20[th] of August 1692 the ratification of the Treaty was published by the authority of the Senate of Hamburg, and copies of the Treaty of the Tariff and the Ratifications were printed in the same year for public use both at Hamburg and at Stade. Hamburg received the Hanoverian Toll Comptroller according to the terms of the treaty, and gave him all the facilities for the execution of his office which the Treaty requires.

In the course of the century which elapsed between the time when the Stade Toll was acquired by Hanover and the time when the Congress of Vienna sat, the Government of Hamburg uniformly protested against any violation of the Tariff of 1692 which from time to time occurred, both as regards the exemption of Hamburg Citizens from duties, and as regards the amount of duties payable by persons belonging to other nations. The line taken by Hamburg at the conference held at Dresden after the Treaty of Vienna is fully known to the Hanoverian Government, and the Undersigned will therefore only refer to the circular protest addressed by Hamburg to the Elbe bordering States on the 13[th] of September 1823, and to the protest recorded in the 23[d] Protocol of the Elbe-navigation-Revising Commission dated June 26, 1824.

From the preceding observations it follows that the validity of the Treaty of 1691 cannot in the slightest degree depend upon the time at which Great Britain has appealed to its provisions; sufficient is it that Great Britain concurs with Hamburg in deeming the Treaty to be valid, and is of opinion that the interests of British commerce require either that the Tariff of 1692 should be acted upon, or that a new Tariff should be framed upon a basis similar to that of the Tariff of 1692. —

The silence of Great Britain in past times with respect to the Stade Toll cannot be interpreted as a sanction to the present pretensions of Hanover. Still less can Hanover justly argue, as is done in the note addressed on the 20[th] of April last by the Hanoverian Commissioner to the British Commissioner at Hamburg, that because Great Britain did not at the time of the Congress of Vienna object specifically to the Stade Tariff then in force, she is precluded from objecting to it at a subsequent period. For in the first place the British Plenipotentiaries at the Congress of Vienna had no cognizance whatever of the details of the Tariff which is said to have been then in use, and in fact that Tariff was not produced till several years afterwards when it was exhibited to the Commission at Dresden, and, in the next place, although Great Britain being a party to the treaty of Vienna, was therefore a part to the articles relative to River

navigation, yet she could not take any share in framing the specific regulations of the River Tolls of Germany, because those regulations were, according to the stipulation of the Treaty itself, to be adjusted by Commissioners to be appointed for that purpose by the River bordering states.

Count Kielmansegge refers in the 3[d] place to the privilege granted in the year 1256 by the Emperor and by the holy Roman Empire to the town of Stade, and he contends that this privilege justifies the system at present pursued with respect to the Stade Tolls. Now this privilege appears to have been conveyed in the following terms:

"Mercatores de mari venientes cum rebus suis non transeant, sed ad civitatem Stadensem una cum navibus applicent et tres aquas ibi jaceant." Supposing then that the Form in which such privilege was then granted by the Emperor was legal and complete, and that the Emperor had a rightful power to grant it, upon which the Undersigned expresses no opinion, yet all that can be deduced from the foregoing words amounts to this; "that at an early period ships, coming up the Elbe were required to stop for three tides off the Town of Stade." But whether such ships so stopping were liable to be visited by the Authorities of Stade, and if so, what was the nature and object of the visit so to be made, and whether any toll and, if any, what was levied on their cargoes; or in short in what manner this detention of ships in early times at Stade can be connected with the duties at present enforced at Brunshausen — all this remains wholly unexplained. It may, however, be surmised that the privilege thus granted was of the nature of a Staple or forced harbour duty, such as anciently existed at Hamburg, Magdeburg, and other places on the Elbe, where ships were required to stop and to discharge goods contained in them. But such practises are, by the 7[th] article of the 16 Annexum to the General Act of the Congress of Vienna, now legal only under certain specified conditions. That article says; „On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit, ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général" and the Undersigned would beg to remark that those conditions would preclude the exercise of such a right of detention at Stade. Any reference moreover to the remoter periods of the German Empire, and to the privileges or concessions made by the Roman Emperors in 1038 and 1259 can be considered of no weight in a discussion the object of which is to ascertain the legality of the present Stade Tariff; unless it can be distinctly proved that the present Tariff is identical with the duties levied in virtue of those ancient privileges and in pursuance of those antiquated concessions.

But the Hanoverian Commissioners at Hamburg, far from pretending that this is the case, admit in their note of the 20th of April 1841, to the British Commissioner that the right of Hanover to the Toll at present levied was never defined before the time of the Treaty of Vienna, and it is scarcely necessary to observe that a right which the party who claimes it cannot define, is in point of law no right at all.

The statement made by Count Kielmansegge that the present Stade Toll was guaranted by the Treaty of Westphalia, is liable to a similar objection, as is also his attempt to deduce the right of that Toll from the privileges granted in the year 1256 to the Town of Stade. The Treaty of Westphalia bestowed on the Crown of Sweden the then Archbishoprick of Bremen as a lay Duchy with all its rights and appertenances. That Treaty also confirmed all Tolls which at that time rightfully existed (Art. IX §. 2); but at the same time it abolished all Tolls which had been there established illegally (Art. IX §. 1); the question then is, whether the Toll, as at present levied, had or had not a legal existence before the year 1648. For the Treaty of Westphalia did not confirm doubtful titles to the Toll, but, on the contrary, set such titles aside altogether. Now it cannot be contended that the present Stade Tariff was in legal operation before 1648. On the contrary, the Hanoverian Commissioners in their note of the 20th of April 1841 do not even contend that the right of Hanover to the Stade Toll, as at present levied, assumed a definite shape until after the Congress of Vienna, in 1815. So that in reply to the Hanoverian assertion that the Stade Toll was guaranted by the Treaty of Westphalia, Great Britain might answer with much more reason, that on the contrary the Stade Toll was entirely abolished by that Treaty, because even by the admission of the Hanoverian Commissioners there was no legal right of Stade Toll in existence in 1648.

The Undersigned has, however, no intention to adopt this argument, founded upon an assertion in which he does not acquiesce, namely that the Treaty of Vienna in 1815 did, though for the first time, give a legal sanction to the Stade Toll Tariff. On the contrary, the Undersigned is ready to admit that the Treaty of Westphalia may have confirmed some Tariff of Stade Duties; not indeed the modern Tariff of 1821, but possibly the ancient Toll Rolls which were established before the year 1606 and which were in force in 1648.

In reply to the assertion that the Stade Toll was guaranted by the act of the Congress of Vienna, Her Majesty's Minister at the Court of Hanover has already pointed out to the Hanoverian Government in his note of the 28th of July 1840 that, although the Treaty of Vienna declares that no duties shall thenceforward be levied on River navigation higher than those which were then in existence, it by no means confers upon any parties the right to maintain on River navigation duties which

at that time were improperly or illegally high. The Treaty of Vienna fixed a maximum for River Tolls, but it did not fix a minimum for such Tolls, and it did not confirm doubtful or defective Titles to such Tolls.

In the early stages of this negociation the Hanoverian Government was understood to treat the Stade Toll as a River Toll, which the Elbe navigation Commission at Dresden had a right, under the Treaty of Vienna, to regulate; and in the memorandum enclosed in the Baron de Schele's note to Mr. Bligh of the 25th of January 1840 a right is expressly claimed for the Hanoverian Government to levy the Stade Toll as a River Toll: according to the terms of the Treaty of Vienna. Now, however, Count Kielmansegge describes the Toll as a Sea Toll; and it appears that the Hanoverian Commissioners at Hamburg have also described the Stade Toll as one differing essentially from the other Tolls levied upon the River Elbe, the Stade duties being levied, as those Commissioners say, only on vessels and cargoes coming upwards from the Sea, and being therefore, as they allege, a Sea Toll, and not a River Toll, because a River Toll affects indiscriminately all ships and cargoes whether ascending or descending the River. It is alleged also by the Hanoverian Commissioners that this distinction was recognized by the Elbe-navigation-Commission.

The Government of Hanover may of course rest its Title to these Tolls upon any foundation which it may think proper to choose, and Her Majesty's Government is prepared to argue the question upon any basis on which Hanover may think proper to take its stand; but the Hanoverian Government cannot set up two Titles inconsistent with each other. Hanover may plead either that the Stade Toll is a River Toll legalized by the Tribunal which was appointed by the Congress of Vienna to adjust River Tolls, or that it is a Sea Toll which that Tribunal did not adjust because it had no power to regulate Sea Tolls at all. But the Hanoverian Government must necessarily choose one or the other of these two positions, and cannot take its stand upon both. The authority from which the Elbe-navigation-Commission derived its Powers to regulate all waters which relate to the navigation of the Elbe is contained in the 9th Article of the 16th Annex to the General act of Vienna. It is there said "that the Powers whose states are separated or traversed by the same navigable river engage to regulate by common consents all that relates to its navigation, for this purpose they will name Commissioners etc."

It is obvious, therefore, that if Hanover maintains that the Stade Toll is a River Toll, and that the Tariff at present in force is one which has been fixed in conformity with the stipulations of the Treaty of Vienna, Hanover is bound to shew that the Commission which met at Dresden executed in regard to the Stade Toll the Duties assigned to it,

did regulate the Stade Toll Tariff by the common consent of the Elbe bordering States. But the Commission never entered into an examination of the Stade Toll-Tariff at all; but, on the contrary, gave up all further discussion of it on condition that Hanover should produce the Tariff for the information of the Commission and should not without the concurrence of the States interested, and more especially the consent of Hamburg, raise the Tolls which might be specified in such Tariff, Hamburg and Denmark at the same time reserving to themselves the full enjoyment of all rights with respect to the Stade Toll which were secured to them by ancient Treaties and Customs. But when, in accordance with the condition referred to, Hanover produced the present Tariff, the Government of Hamburg addressed a circular to the other Elbe bordering States, protesting against that Tariff as containing infringements of rights secured to Hamburg by ancient Treaties, and on the meeting of the Commission of Revision appointed under the 30th Article of the Convention of Dresden for the purpose of watching over the due execution of that Convention both the Government of Denmark, and of Hamburg protested against the Tariff as an illegal and arbitrary exaction and an infringement of existing Treaties. If therefore the Stade duties are to be considered as a River Toll, the Elbe-navigation-Commission has still to perform its duties with respect to the regulation of that Tariff, the common consent of the States whose Territories are traversed by the Elbe not having been obtained to that present Tariff.

If on the other hand Hanover maintains that the Stade duties are a Sea Toll, then the 16th Annex to the general Act of the Congress of Vienna has no reference to it and could not confer upon the Commissioners assembled at Dresden the power to regulate it. In this case the Stade Tariff could not have been rendered legal even by the most positive resolution of the Dresden Commission, much less by a resolution merely inwaving discussion with respect to it. The whole of the proceeding of the Dresden Commission relative to the Stade Toll were upon this supposition "coram non judice". The Commissioners had no authority to regulate Sea Tolls, or to pass resolutions respecting them. They had no power to do anything more than to refuse to entertain the question as one which they were incompetent to deal with, and the Stade Toll, if it be a Sea Toll, must therefore stand now in precisely the same position as it would have if the Congress of Vienna and the Elbe Commission had never assembled, and Hanover is thus claiming a right which she is unable to define, for she has admitted that the limits of her rights to the Toll were never clearly defined before the Treaty of Vienna, which Treaty, on this supposition, could not and did not define those rights at all.

From the foregoing considerations it is clear that the Act of the

Congress of Vienna has not in any way confirmed the present Stade Toll Tariff; that if the Stade Duty be looked upon as a River Toll, it has never yet been regulated according to the stipulations of the Treaty of Vienna, and if it be considered to be a Sea Toll, it never could be regulated under those stipulations, because those stipulations apply exclusively to River Navigation.

Her Majesty's Government have no objection to consider the Stade Toll as a Sea Toll, if Hanover should prefer so to deal with it, but in that case, Hanover cannot appeal to the Treaty of Vienna, and must be content that the Toll shall be regulated according to those broad principles of public law, which forbid civilized Nations from levying Tolls on Sea going ships and their cargoes passing by their Coasts, unless such Tolls are sanctioned by Treaties or are levied in return for some corresponding advantages afforded to navigation.

In a previous part of the present note the Undersigned has shewn the inaccuracy of the concluding statement made by Count Kielmansegge that when by the peace of Stockholm in 1719, the duchies of Bremen and Verden were ceded to Hanover by Denmark, the Stade duties were levied as they now are. The cession in question is understood to have been originally made by Denmark on the 11[th] of July 1715 and to have been confirmed by Sweden on 9[th] Novbr. 1719. But it has already been shewn that in 1700 the Crown of Sweden acknowledged the existence and the validity of the Stade Toll Tariff of 1692, and not of the Stade Tariff at present in existence; that in 1713 Denmark acknowledged the same Tariff, and that in 1717 and 1719 the Hanoverian Government acknowledged it also. The Tariff as at present in force is therefore demonstrably one established by Hanover since 1719 and without the concurrence of any other party, and it is clear that this Tariff has never received the sanction of any Treaty; and that the duties which are levied in virtue of it, are in every respect an illegal exaction.

Under these circumstances the Hanoverian Government cannot expect that Great Britain should consent to admit the Tariff at present in force as the basis of a negociation, the object of which is a revision of the Stade Toll. Indeed the present Tariff setting aside the question of its amount is not framed in a way to render it a convenient or practical instrument for future arrangements; for it is not founded upon any one ruling or uniform principle, but takes different articles according to different rates. This is sufficiently admitted in the Memorandum inclosed in Baron Schele's note of the 25[th] of January 1840 to M[r]. Bligh, in which the Hanoverian Minister says: "It is certainly true that the Tariff for objects of the same sort contains entirely different principles for estimating the duties, so that the amount of the duties varies according to the principle for estimating them, which comes into play, and without

doubt great inconveniences for commerce are produced thereby, because the difference in the above named principles, occasions inequality in the manner of levying the duties, and it is difficult to calculate beforehand with precision what will be the amount of the duties."

Her Majesty's Government moreover must express their dissent from the opinion which appears to be entertained by Count Kielmansegge that it is not necessary that any basis at all should be settled for the revision of the Tariff. Nothing can be more obvious that unless the Commissioners are furnished with some general principle agreed upon beforehand to serve them as a guide in fixing the Duties on each particular article of commerce, they cannot be expected to frame a satisfactory Tariff. For if they are to take up article after article and to fix the duties upon each, without reference to any general principle, disputes will probably arise between the Commissioners upon each successive article; perpetual references to the two Governments will become necessary; and much time will be wanted in fruitless discussions and in controversial correspondence. Her Majesty's Government are therefore convinced that it is absolutely necessary that a basis of revision should be determined, and Her Majesty's Government are decidedly of opinion that the principle of the Tariff of 1692, ought on account of its legality, and of its simplicity to be adopted as that basis. Her Majesty's Government are confirmed in this opinion by the fact, that the principle of an ad valorem duty of $1/_{16}$ % was not introduced into the Tariff of the Stade Toll for the first time in 1692, but has been established before that date. The Tariff of 1692 concludes by declaring that not enumerated goods shall be charged with duty according to the well established rule of the old Toll Rolls, which was "that the wares shall be declared according to the right value, and that upon every hundred marks value one schilling toll shall be paid." Now it appears by one of these old Toll Rolls dated March 20, 1606, of which a copy collated at Ratisbone on Octob. 20. 1613 has been preserved, that in the year 1606 and subsequently thereto the rule referred to was actually in practical application. "Whatever else (concludes the old Toll Roll) whether gold, silver or other merchandize whereof mention has not been made in this Toll Roll, shall pay to the Toll one Lübeck schilling for every hundred marks value of gold silver or other so unmentioned merchandize." The Undersigned has the honour to enclose to Count Kielmansegge a copy of this document and its perusal can leave no doubt that $1/_{16}$ % was the acknowledged basis of the old Toll Rolls. If the Toll Roll herewith enclosed be compared with the Tariff of 1692, the comparison will moreover shew that in the Tariff of 1692 the specified rates previously existing are in no instance reduced, but are in many instances raised, on account, it

is presumed, of the then increasing value of the articles, but the ad valorem rate of duty is essentially the same in both Tariffs.

It is therefore apparent that even if the authority of the Tariff of 1692 could be set aside, which it cannot, the principal of an ad valorem charge of $1/16$th per cent was acknowledged in the anterior Toll Rolls, and the correctness of the basis adopted by Great Britain in the present negociations is consequently proved not only by the treaty of 1691, which Great Britain considers to be still in force, but by the usages which existed in those ancient times to which Count Kielmansegge has referred.

For these reasons the Undersigned is compelled to declare to Count Kielmansegge that Her Majesty's Government cannot consent that any higher tolls shall in future be levied as Stade Toll upon British commerce than $1/16$th per cent ad valorem; and Her Majesty's Government therefore trust that the Hanoverian Commissioners will be instructed without any further delay to cooperate with their British Colleague in adjusting the Tariff so as to make it accord with that proportionate rate.

*(Signed)* Palmerston.

To Count Kielmansegge etc.

---

Des Zusammenhangs wegen folgen hier gleich als Anhang sub lit. A die auf den Brunshauser Zoll bezüglichen Artikel des Englisch-Hannoverschen Handelsvertrags vom 14. Juli 1844, und sub lit. B die von dem für die Stader Zollangelegenheit im Jahre 1858 niedergesetzt gewesenen Parlamentsausschuss gefassten Resolutionen.

## Anhang A. Treaty of commerce between Great-Britain and Hanover. 14. July, 1844.

Art. 6. From and after the first day of October, one thousand eight hundred and forty-four, no other or higher duties or tolls shall be levied, as regards the tolls or charges known by the name of the Stade or Brunshausen Toll and charges, on British vessels passing up the Elbe to the point where the tolls of the Upper Elbe commence, that is to say, up to and including the town of Hamburg, or upon the cargoes of such vessels, than the tolls and duties which are specified in the Convention between the Elbe bordering States, which was signed at Dresden on the 13th of April 1844 and in the Separate Articles, Regulations and Five Tables annexed thereto, copies of which Convention, Separate Articles, Regulations and Tables, are annexed to the present Treaty, and certified under the hands of the respective Plenipotentiaries.

With respect, however, to the following Articles of British produce and manufacture, that is to say:

| | Heads in the Table of Duties annexed to the present Treaty. |
|---|---|
| 1) Yarn and Thread. | |
| a) As far as they are not charged with any different rate, particularly yarn and thread of wool or hair, also of wool or hair mixed with cotton, flax, or hemp. | 42. C. a. |
| b) Tow yarn. | 42. C. b. |
| c) Yarn and thread of cotton, flax, or hemp. | 42. C. c. |
| 2) Manufacture of Cotton, Wool, and Linen; and mixed goods of the same. | |
| a) Stuff, cloth, textures, haberdashery, lacemakers' goods, millinery, embroidery, lace hosiery, carpets and covers, of cotton, wool, and linen, and mixed goods of the same; also ready-made new clothes and linen. | 42. D. a. |
| b) Pack, sack, and sail-cloth. | 42. D. b. |
| 3) Tin in Bars, Pigs, etc.; also old Tin. | 47. A. |
| 4) Tin Plates. | 9. A. c. |
| 5) Articles of Iron and Steel, viz: | |
| a) Surgical instruments, cutlery, gunmakers' wares, needles, needlemakers' wares, hardware, ironmongery, etc., also goods of plateiron. | 9. B. a. |
| b) Iron and steel wire, coarse goods of iron and steel, also the like in combination with wood or leather; blacksmiths' goods of all kinds, as axes, bedsteads, window-bars, fireapparatus and frames for the same, pitch-forks, horse-shoes, chains (exclusive of chain-cables), boxes, carriage and wagon-springs, saws, shovels, vices, screw-bolts, scythes, sickles, currycombs, hay and strawknives, ironwork of doors and windows, 'waver-irons', matchets (bills), also cast and forged nails and bottoms. | 9. B. c. |
| 6) Treacle, or Syrup; also potato syrup and beet-root molasses. | 7. H. |
| 7) Earthenware. Delft-wares and stone-wares, which are not charged either higher or lower than 6 pf. per centner. | 11. A. |
| 8) Copper and Brass, and similar alloys of Metals, and manufactures thereof, viz: | |
| A. Copper, Brass, Britannia Metal, German Silver, and the like goods. | |
| a) Forged, rolled, cast for utensils; also copper, etc., in forms as they come from the hammer; plates, roofing-plates, wire, also polished, rolled and plated sheets and plates. | 26. A. a. |
| b) Raw copper in cakes and pigs; brass in blocks unwrought; old broken copper or broken brass; copper and brass filings; bell metall and copper coins. | 26. A. b. |
| B. Articles manufactured, such as kettles, pans, etc., of copper or the above named alloys of metal, or of copper, brass, etc., plate; also brass and bell-founders' wares. | 26. B. |

it is agreed that the duty or toll to be levied upon such articles, when passing up the Elbe as aforesaid, to the point where the tolls of the Upper Elbe commence, either in British vessels or in vessels of any of the Elbe bordering States, shall be only two-thirds of the duty or toll specified in the Tables above mentioned.

And it is further agreed, that with regard to British vessels passing up the Elbe as aforesaid, the production of the papers of such vessels shall be held to be sufficient proof of their national character; and that a declaration on the custom-house cocket by which the goods are accompanied, stating that the same are of the growth or manufacture or the United Kingdom, shall be held to be sufficient proof of the origin of the goods composing the cargoes of such vessels.

Art. 7. His Majesty the King of Hanover, and Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, engage reciprocally not to grant any reductions of duties, or any favours, privileges, or immunities whatsoever, in matters of commerce and navigation, to the subjects of any other State, which shall not be also and at the same time extended to the subjects of the other High Contracting Party, gratuitously, if the concession in favour of the other State shall have been gratuitous, or upon giving, as nearly as possible, the same compensation or equivalent, in case the concession shall have been conditional.

It is however understood, that the above stipulation shall not apply to the privileges and exemptions, as regards the Brunshausen toll, which the Free and Hanseatic City of Hamburg enjoys under §. 2 of the Regulations which are annexed to the Convention signed on the 13th of April, 1844, by the Commissioners of the Elbe bordering States, with respect to that toll.

Art. 8. The present Treaty shall be in force until the 1st of January, 1854, and further until the end of twelve months after either of the High Contracting Parties shall have given notice to the other of its intention to terminate the same, each of the High Contracting Parties reserving to itself the right of giving such notice to the other; and it is hereby agreed between them, that at the expiration of twelve months after such notice shall have been received by either Party from the other, this Treaty, and all the provisions thereof, shall altogether cease and determine.

---

## Anhang B.

### Report from the Select Committee on the Stade Tolls.

The Select Committee appointed to inquire into the Origin of the Claim of the Government of Hanover to levy the Stade Tolls, to consider in what degree they are detrimental to the Commerce of the United Kingdom, and the Effect of giving Notice to determine the Treaty under which this Country has assented to the Payment of such tolls for a limited period: — Have considered the Matters to them referred, and have come to the following Resolutions, which they have agreed to Report to the House: —

1) That the foundation of the claim of Hanover to levy the Stade Toll

was a Treaty with Denmark in 1719 A. D., and a further Treaty with Sweden in 1719, by which, whatever right those countries possessed was transferred to the Elector of Hanover.

2) That the proportion of Stade Toll to freight in British ships from Hull to Hamburg is, at the present time

| | |
|---|---|
| on a bale of spun silk . . . . | 115 per cent, |
| on a bale of cotton goods . . . | 142 „ „ |
| and on a bale of wollen yarn . . | 36 „ „ |

That the average annual amount of Stade Tolls levied on cargoes, under the British Flag, has risen from 3 £ 10 s. per 100 tons British in 1847, to 4 £ 6 s. 4 d. in 1855.

3) That the increase on British tonnage entering the port of Hamburg has been 102 per cent since 1849, while the increase of Hamburg tonnage has been 248 per cent since 1849; and the foreign tonnage, exclusive of British and Hamburg, entering the port of Hamburg, has, during the same period, increased 99 per cent.

4) That the Stade Toll is injurious to the trade and shipping of the United Kingdom.

5) That the tax is specially prejudicial to the part of our produce and trade which has to compete in foreign markets with similar articles not subject to the tax, and this is felt sensibly in the coal trade, and particularly in the export of the less valuable descriptions of coal.

6) That goods, the property of Hamburg citizens, and carried in Hamburg Ships, are exempt from the Stade Toll, and British Ships are thereby exposed to an unfair competition.

7) That the general Trade to Hamburg, notwithstanding the discouragement, occasioned by the tax, has more than doubled within the last ten years.

8) That the trade to Harburg, which is free from Stade Toll, has risen in a still more striking ratio; that of Bremen, the Elsfleth Toll on the Weser having ceased, and that of Stettin (the Sound dues having been abolished), have also increased in a very large proportion.

9) That the Stade Toll differs from the Sound Dues inasmuch as the Sound Dues were a tax charged not only upon articles of export, but also on articles of general use imported into the United Kingdom; but the Stade Toll is levied on exports from, and not on imports into, the United Kingdom.

10) That it does not appear that any service whatever is rendered by Hanover in return for the tax levied upon the commerce of Great Britain.

11) That if the Treaty of 1844, by which the United Kingdom is bound for a limited period to assent to the payment of the Stade Toll, were determined by notice pursuant to the terms thereof, but little injury or inconvenience would arise to the trade of this country.

12) That it is expedient that notice should be given to terminate the Treaty of 1844 with Hanover.

14. July 1858.

# Fünfter Abschnitt.

## Zweite Elbschiffahrts-Revisionskommission in Dresden. 1842—1844.

### I. Verhandlungen der zweiten Revisionskommission.

Im Schlussprotokolle der ersten Revisionskommission vom 18. September 1824 (§. 13) war vereinbart worden, dass die nächste Revisionskommission sich am 1. Mai 1828 in Dresden versammeln werde. Dies geschah jedoch nicht, und noch eine längere Reihe von Jahren verging, bevor wieder die durch Art. 30 der Elbakte vorgeschriebene Verbindlichkeit in ernstliche Anregung kam. Auch abseiten der Vertreter des Handels und Schifferstandes in den Elbplätzen scheint, soweit darüber etwas zur öffentlichen Kunde gekommen, bis zum Jahre 1840 wenig geschehen zu sein, um die Wiederaufnahme von Verhandlungen über Ermässigungen des Elbzolles zu bewirken. Es war freilich in Folge von Specialverträgen zwischen Preussen und Anhalt, und zwischen Preussen und Sachsen auf Anlass des Zollverbandes, sowie durch die liberalen Massregeln der Sächsischen Regierung, welche in gewissen Fällen die Anhaltschen Elbzölle den Schiffern restituirte und nach dem frühern Beispiele Preussens für den nichttransitirenden Elbverkehr die Erhebung der Sächsischen Elbzölle aufhob, für den gesammten Elbverkehr oberhalb Wittenberge, mit alleiniger Ausnahme der direkt nach oder von Böhmen elbwärts verschifften Waaren eine ganz wesentliche Erleichterung eingetreten.*) Dieselbe stand indess mit der Elbakte, als solcher, in keinem nähern Zusammenhange. Die Lauenburgischen, Hannoverschen und Mecklen-

*) Vertrag zwischen Preussen, Anhalt-Köthen und Anhalt-Dessau wegen Befreiung der beiderseitigen Unterthanen vom Elbzoll, vom 17. Juli 1828; Vertrag zwischen Preussen und Anhalt-Bernburg vom 17. Mai 1831. — In Art. 15 des zwischen Preussen etc. und Sachsen abgeschlossenen Zollvereinigungs-Vertrags vom 30. März 1833 war bestimmt worden: 1) Waaren, welche vermittelst der Elbe durch das Preussische oder Sächsische unmittelbar durchgeführt werden, bleiben den vollen Elbschiffahrts-Abgaben unterworfen; im Falle der Umladung oder des sogenannten Umschlags kann ein Erlass am Elbzolle, jedoch nicht höher als zu ¼ der conventionsmässigen Sätze, bewilligt werden. 2) Der Waarentransport aus dem Gebiet eines der beiden Staaten nach dem Gebiet des andern ist frei vom Elbzoll, unterliegt jedoch der Rekognitionsgebühr. 3) Wenn bei der Einfuhr aus dem Auslande das Gebiet eines der beiden Staaten ohne Löschung oder Lagerung der Ladung durchfahren wird, ist neben dem Rekognitionsgelde ein Viertheil des Elbzoll-Antheils des letzten Staats zu entrichten.

burgischen Elbzölle wurden von allen, die Elbzolldistrikte dieser Staaten berührenden Schiffen und Ladungen stricte nach dem Tarife der Elbakte erhoben, und auf dem direkten Böhmischen Elbverkehr lastete überdies, wie eben bemerkt, der Betrag sämmtlicher übrigen Elbzölle von Wittenberge bis Aussig oder Melnick.

Im Jahre 1840 begann aber das Bedürfniss einer Revision des Elbzolltarifs von 1821 und 1824 sich bei dem betheiligten Handelsstande fühlbarer zu machen und wurde zu diesem Behufe, sowie um eine Abhülfe gegen die Verschlechterung des Fahrwassers an manchen Strecken der Elbe zu erlangen, in Prag, Dresden, Magdeburg und Hamburg das Verlangen nach dem Wiederzusammentritt der Elbschiffahrts-Revisionskommission laut. Es war um diese Zeit das Interesse für öffentliche kommerzielle Gegenstände überhaupt in Deutschland reger geworden und dann kamen allmählich auch mehr Fälle vor, wo die Höhe der Elbzölle einen wahrnehmbaren unmittelbaren Einfluss auf die Abwendung gewisser Transporte von der Elbe äusserte. Ausserdem musste die Angelegenheit des Brunshauser oder Stader Zolles, welche durch die 1821 und 1824 in Aussicht genommenen Separatverhandlungen zwischen Hannover einerseits und Hamburg und Dänemark anderseits in den Jahren 1825 und 1827 zu keinem Resultate hatte gelangen können, inzwischen aber von der Grossbritannischen Regierung aufgenommen war, den Zusammentritt der Revisionskommission wünschenswerth erscheinen lassen.*)

Alle diese Momente wirkten zusammen und so erging denn im Laufe des Jahres 1841, nachdem von Hamburgischer Seite eine vorläufige Anregung dazu gegeben war, von der Preussischen Regierung die Aufforderung an sämmtliche Elbuferstaaten, im Frühling des folgenden Jahres (1842) zur zweiten Elbschiffahrts-Revisionskommission in Dresden Bevollmächtigte abzuordnen, zuvor aber sich im Korrespondenzwege von den dort zur Sprache zu bringenden Desiderien unter einander Kenntniss zu geben.

Nachdem dies in theilweise ziemlich ausführlichen Denkschriften geschehen war, trat am 6. August 1842 in Dresden die zweite Elbschiffahrts-Revisionskommission zusammen und erwählte wiederum den Oesterreichischen Bevollmächtigten zum Vorsitzenden. Wegen des mit Hamburg

*) Der Vollständigkeit wegen ist hier noch zu erwähnen, dass im Jahre 1840 Eisenbahnschienen, deren Versand auf der Elbe unmöglich geworden, weil man den Normal-Zollsatz auf sie anwenden wollte, im Korrespondenzwege in die Viertelklasse gesetzt wurden. Diese und andere Anordnungen, worüber sich Hannover, Mecklenburg und Dänemark verständigt hatten, wurden unter dem Titel: „Ergänzende Bestimmungen zur Elbschiffahrtsakte“, vom gemeinschaftlichen Elbzoll-Kommissariat dieser drei Staaten zu Wittenberge unterm 1. November 1840 veröffentlicht.



Bayerische Staatsbibliothek MÜNCHEN

gemeinschaftlichen Besitzes des an der Elbe belegenen Amtes Bergedorf nahm von jetzt an auch ein Lübeckischer Bevollmächtigter als Konkommissar des Hamburgischen Bevollmächtigten an den Verhandlungen mit Theil.

Unabhängig von der Frage der Herabsetzung der Elbzölle, sei es durch Ermässigung des Normalzollsatzes, sei es durch Versetzung von Artikeln in niedrigere Zollklassen, wurden mehrfache Vorschläge hinsichtlich der Konvertirung der bisherigen Zollerhebungsweise gemacht, nämlich Einführung des Zoll-Gewichts statt des Hamburgischen, Reduktion der Ansätze in Konventionsmünze auf den 14-Thalerfuss, und Umwandlung der Rekognitionsgebühr in einen Zuschlag zum Waarenzoll.

In der 4. Konferenz (den 19. August 1842) ward beschlossen, ein „Komité für die Tarifsfragen" niederzusetzen, dem auch die Münz- und Gewichtsbestimmungen übertragen wurden. In dieses Komité traten auf den Vorschlag des Präsidiums die Bevollmächtigten von Oesterreich, Preussen, Hannover, Dänemark und Hamburg.

In der 11. Konferenz (den 13. September 1842) kam die Elbzoll-Tariffrage zur Verhandlung und wurden hierüber, ihrem wesentlichen Inhalte nach, folgende Anträge gestellt und Erklärungen abgegeben:

Oesterreich: „Bei dem regen Interesse, das man gegenwärtig in ganz Deutschland an der Erleichterung der Schiffahrt und des Handels nimmt, und bei den vielfachen Veränderungen, welchen der Verkehr bei den mächtigen Fortschritten der Industrie unterliegt, erscheint eine wiederkehrende, selbst in den Protokollen der Dresdener Elbschiffahrtsverhandlungen reservirte Revision und Ermässigung des Elbzolltarifs als ein von der Billigkeit und dem Rechte gebotenes Bedürfniss.

Dieser Wunsch ist bereits in der 10. Konferenz der in Hamburg in dem Jahre 1824 stattgehabten 1. Revisionskommission von dem Oesterreichischen Bevollmächtigten ausgesprochen und der Antrag, das festgesetzte Zollmaximum auf 20 gGr. herabzusetzen, mit Gründen unterstützt worden, auf die ich mich dem vollen Inhalte nach beziehe.

Wenn damals dieser Vorschlag kein Gehör fand, so mag der Umstand entgegen gewesen sein, dass die seit Abschluss der Dresdener Konvention in einem zu kurzen Zeitraum von 2 Jahren gemachte Erfahrung nicht genügte, die Nothwendigkeit einer solchen Massregel zu beweisen.

Anders stellen sich gegenwärtig die Verhältnisse nach den Beobachtungen, die man in 17 Jahren zu sammeln Gelegenheit gefunden hat.

Der langjährige allgemeine Friede, die grössere Verwendung der Kapitalien auf Gewerbsindustrie, die gesteigerte Produktion aller Länder, endlich der durch vermehrte Bevölkerung vergrösserte Absatz der Fabri-

kate haben in allen Staaten, namentlich in Deutschland, eine wetteifernde Konkurrenz entwickelt, durch welche die Preise zu der niedrigsten Grenze der Wohlfeilheit herabgedrückt worden sind.

Handels- und Kommissionsspesen, sowie die Transportkosten, zu welchen die Schiffahrtsgebühren zuzuzählen sind, werden auf das genaueste berechnet, und der Kaufmann wählt bei dem wenigen Gewinn, den ihm sein Geschäft abwirft, zur Versendung der Waaren den Weg, der ihm die geringsten Kosten verursacht.

Die Staaten, die bei dem Elbverkehr das kommerzielle Interesse als das prävalirende betrachten, schenken den geringsten und unscheinbarsten Vortheilen wie Nachtheilen die aufmerksamste Beachtung, und bewahren den Grundsatz, wie jede Erleichterung des Transportes, die sie durch die Ermässigung der Gebühren herbeiführen, wohlthätig auf die Beförderung der inländischen Industrie, auf den Absatz landwirthschaftlicher Produkte und auf den allgemeinen Wohlstand rückwirkt.

So werden in Preussen zur Beförderung des Ein- und Ausfuhrhandels, zur Belebung der in diesem Lande so mächtig emporschreitenden Gewerbsindustrie, zur Unterstützung der eigenen Flussschiffahrt, und zur Bewahrung der Vortheile, die einigen Handelsstädten aus dem Speditionsgeschäfte erwachsen, von denjenigen Waaren, die in das Land eingehen, sowie auch von jenen, die von da ins Ausland versendet werden, keine Elbschiffahrtsgebühren abgenommen, wogegen man von jenen Gütern, die ohne Umladung in einem Zollvereinshafen aus oder nach Böhmen durchgeführt werden, den vollen Elbzoll behebt.

Dieser Staat hat, wie es der Preussische Bevollmächtigte in der 2. Konferenz der gegenwärtigen Kommission zu Protokoll gab, aus den Elbzöllen nach einem siebenjährigen Durchschnitte 64,605 Thaler jährlich eingehoben, dagegen zur Erhaltung des Fahrwassers in fahrbarem Zustande 83,883 Thaler verwendet, und befindet sich sonach nicht in der Lage, in pekuniärer Beziehung aus den Bestimmungen der Elbakte direkte Vortheile aufweisen zu können; allein desto grösser war der indirekte Gewinn. Sieben Millionen Centner Waaren, die in dem Jahre 1841 auf der Elbe, auf der Havel und der Saale, theils zu Thal nach Hamburg verschifft, theils von da in der Bergfahrt nach Preussen über Wittenberge eingeführt worden sind, haben der Gesammtindustrie dieses Landes, dem Handel und der Schiffahrt sehr bedeutende Vortheile gebracht, Vortheile, durch welche die Finanzen reichlichen Ersatz für den Nachlass der Elbzölle finden.

Aus den Nachweisungen, die einen richtigen Anhaltspunkt zur Beurtheilung des Verkehrs auf der Elbe gewähren, ergibt sich, dass das Waarenquantum, welches in dem Jahre 1825 von Hamburg nach der Oberelbe verschifft wurde, 1,315320 Centner betragen hat, und allmäh-

lich bis zu dem Jahre 1841 auf 3,592680 Centner gestiegen ist. Der Verkehr in den unterelbischen Staaten Hannover, Dänemark und Mecklenburg ist daher seit 17 Jahren fast um das Dreifache gestiegen, und die Einnahmen aus den Elbschiffahrtsgebühren für transitirende Schiffe haben sich bei den genannten Staaten um das Dreifache vermehrt.

Diese kurze Darstellung liefert den Beweis, dass Preussen und somit auch Sachsen und Anhalt, die als Zollvereinsstaaten an den zugestandenen Begünstigungen gleichen Antheil nehmen, von der Elbakte in kommerzieller Beziehung einen namhaften indirekten Vortheil, die niederelbischen Staaten in pekuniärer Hinsicht eine bedeutende Vermehrung ihrer Einnahmen erzweckt haben.

Oesterreich dagegen, als paciscirender Staat, hat im Verlauf der Jahre aus der Elbschiffahrt bis und von Hamburg weder einen finanziellen, noch kommerziellen Vortheil erlangt, nicht den erstern, weil die unbedeutenden Elbzölle, die es einnimmt, kaum theilweise zur Erhaltung des Stromes hinreichen und namhafte Zuschüsse aus dem Staatsschatze jährlich dazu verwendet werden müssen, nicht den letztern, weil Böhmen in allen seinen ausgedehntern Handelsbewegungen auf dem Elbweg durch die unverhältnissmässig hohen Gebühren ganz gelähmt ist, und bei einem Fortbestande dieses Zustandes sich genöthigt sehen wird, seine Bedürfnisse auf andern Handelsstrassen zu beziehen.

Wie schwer die gegenwärtigen Elbschiffahrtsgebühren von 27 gGr. 6 Pfg. auf jenen Handelsartikeln lasten, die zwischen Hamburg und Böhmen als Transitogüter versendet werden, ergibt sich am auffallendsten aus der Berechnung dieses Passagezolles nach Procenten des Werthes der Waaren: — Farbehölzer, Cedernholz, Cider- und Weinessig, Kuhhaare, Schwefel, Soda, ordinäre Weine, einige chemische Produkte zahlen zwischen 30 und 50 Procent; Kurkume, Quassia, Pockholz, Vitriolöl, Sirup zwischen 20 und 30 Procent, und mehr als 40 der gangbarsten Handelsobjekte können noch aufgezählt werden, die zwischen 12 und 20 Procent von ihrem innern Werthe entrichten.

Wenn schon jede Zollabgabe, sie möge nach dem Gewichte, nach Stückzahl oder nach einem bestimmten Mass behoben werden, sich in einen Quotienten von dem Werthe des belegten Gegenstandes auflöst, und wenn sonach im allgemeinen alle Einfuhrzölle als hoch betrachtet werden, die 10 bis 15 Procent vom Werthe übersteigen, um wie viel höher ist der Elbzoll anzusehen, der doch eigentlich nur eine Schiffahrtsgebühr für die Benutzung des Fahrwassers bildet.

Auf dem Rhein betragen die Gebühren bei der Thalfahrt 178 Centimes 89 mill., bei der Bergfahrt 260 Centimes 42 mill., mithin durchschnittlich circa 14 gGr. per Centner, auf der Weser sind bereits bei der ersten Revisionskommission die Gebühren von 315 Pfennigen per Schiffspfund auf 236¼ Pfennige ermässigt worden, und die Elbe sollte der einzige

deutsche Fluss bleiben, auf welchem ein Gebührensatz besteht, der alle bekannten Durchfuhrgebühren um ein Namhaftes überschreitet?

Wol ist auch noch in Erwägung zu ziehen, wie bei der Beurtheilung der Höhe des Elbzollsatzes die Eisenbahnen, deren Bau in Aussicht gestellt ist, nicht unberücksichtigt bleiben dürfen; sie bieten dem Handel ein rasches, während des ganzen Jahres ununterbrochen zu benutzendes Verkehrsmittel dar, mit welchem die Flussschiffahrt nur dann in Konkurrenz treten kann, wenn die Billigkeit der Fracht, herbeigeführt durch mässige Schiffahrtsgebühren, die Vortheile aufwiegt, die dem Kaufmann aus der Schnelligkeit der Beförderung erwachsen."

Sachsen schliesst sich dem von Oesterreich geäusserten Wunsche an, „dass eine Ermässigung des Elbzolles im Ganzen stattfinden möge."

Hamburg und Lübeck: „Die von dem Oesterreichischen Bevollmächtigten für eine Ermässigung des Normalsatzes der Elbzölle angeführten Gründe eignen sich die Bevollmächtigten der Städte Lübeck und Hamburg an.

Sie können durchaus nicht zugeben, dass in dieser Frage die fiskalischen Interessen einiger Elbuferstaaten den kommerziellen anderer entgegenstehn. Vielmehr halten sie sich überzeugt, dass nur durch eine Herabsetzung des Normalsatzes und eine Regulirung der Fahrbahn die Elbe den ihr gebührenden Rang unter den Handelsstrassen Deutschlands, in Konkurrenz mit dem erleichterten Transit und dem beschleunigten Verkehr anderer Gegenden, auch im Interesse der Zollerhebung behaupten wird. Sie würden es innig bedauern, wenn die hier versammelte Kommission auch diesmal den gerechten Erwartungen Deutschlands nicht entspräche.

Die städtischen Bevollmächtigten verkennen jedoch nicht, dass der Grad und die Art der Herabsetzung des Normalsatzes für die Regierungen derjenigen Uferstaaten, deren fiskalische Interessen durch keine kommerziellen kompensirt werden, einer reiflichen Erwägung bedarf. Die Aufgabe wäre indess auch aus ihrem Gesichtspunkt zu lösen, wenn es gelänge, durch den Vergleich mit der geringeren Belastung anderer Handelswege, einen vielleicht die Bergfahrt von der Thalfahrt, die obere von der mittleren Elbe unterscheidenden Normalsatz zu ermitteln, welcher, in Verbindung mit einer durchgreifenden Veränderung der Klassifikation, die Wahrscheinlichkeit vollständigen Ersatzes für den ermässigten Tarif durch vermehrten Verkehr darböte.

Von 88548 Lasten à 4000 Pfund, welche im Jahre 1841 von Hamburg aus flusswärts verschifft wurden, blieben in Mecklenburg, Lauenburg und Hannover 6894½, 527¼ transitirten nach Polen, nur 1052¼ wurden ausgehend nach Böhmen deklarirt, dagegen 80031 nach den zum Zollverein gehörigen Elbuferstaaten. Für 75423¾ Last, welche in Preussen

und Anhalt verblieben, trat der Grenzzoll an die Stelle des Preussischen Elbzolles von 13 gGr. per Centner von 112 Pfd., für 4607¼ nach Sachsen bestimmte Lasten ward er um ¾ ermässigt. Aus diesen Zahlen ergibt sich die Geringfügigkeit der Gefahr eines Verlustes bei einer vorzugsweise den Handel Böhmens berücksichtigenden Modalität in der Ermässigung des Normalsatzes der den einzelnen Elbuferstaaten vertragsmässig zukommenden Quoten.

In dieser Beziehung wünschen die städtischen Bevollmächtigten, dass auch rücksichtlich der Ermässigung des Normalsatzes, wie rücksichtlich der Gewichtseinheit, deren Veränderung Lübeck und Hamburg sich nicht zustimmig erklärten, unerachtet des Widerspruchs einzelner Bevollmächtigten, die von der *quaestio quomodo* unzertrennliche *quaestio an* dem Tarifkomité überwiesen werde, welches zugleich am besten geeignet sein dürfte, ein umfassendes Gutachten über die von verschiedenen Regierungen zur Sprache gebrachte erleichternde Klassifikation mehrerer Artikel vorzubereiten."

Preussen. „Der Bevollmächtigte erklärt, nicht ermächtigt zu sein, zu den von Oesterreich, Sachsen und Hamburg gestellten Vorschlägen den Beitritt seiner Regierung erklären zu können. In dem Umstand, dass die Güterbewegung auf der Elbe in einer Reihe von 18 Jahren von Jahr zu Jahr steigend gewesen und sich von 2,846993 Centner auf 7,730494 Centner gehoben habe, möchte wol der beste Beweis liegen, dass die Belastung keine unangemessene sei und die Güter nicht auf andere Wege gedrängt habe. Die Resultate würden höchst wahrscheinlich noch günstiger gewesen sein, wenn überall, wie dies meine Regierung gethan, dahin gestrebt worden wäre, die Schiffahrtshindernisse zu beseitigen und den Fahrweg bequemer einzurichten. Dass dies nicht durchgängig geschehen, hat unleugbar nachtheilig auf den Verkehr eingewirkt, und meine Regierung glaubt daher, dass diesen Nachtheilen durch Vermehrung der zur Beseitigung der Schiffahrtshindernisse erforderlichen Geldmittel sich wirksamer begegnen lasse, als durch Verminderung der Elbzölle, die bis zur tarifmässigen Höhe von den Betheiligten gewiss bereitwillig entrichtet werden würden, wenn man sie nur in den Stand setzte, ihre Güter rasch, ohne Umladung und Hindernisse aller Art, zu befördern.

Aus dieser Ansicht sind die Propositionen meiner allerhöchsten Regierung zu Art. 28 der Elbakte hervorgegangen und ich werde mich, wenn darauf beifällige Beschlüsse gefasst worden sein und wenn die zur Erleichterung und Beförderung der Dampfschiffahrt gemachten Vorschläge eine gewierige Aufnahme gefunden haben werden, in der angenehmen Lage befinden, den für einzelne Artikel gestellten Ermässigungsanträgen beistimmen zu können."

Hannover. „Das Votum des Oesterreichischen Bevollmächtigten enthalte einige faktische Angaben und daraus abgeleitete Folgerungen, die, so wie sie lauten, nicht zuzugeben seien und ihn, den Hannoverschen Kommissar, zu folgenden Bemerkungen veranlassten:

1) Gegen die Bezugnahme auf die Dresdener Kommissionsbeschlüsse, insofern die Absicht dabei dahin gegangen sein könnte, daraus gegenwärtig ein Recht auf Tarifsermässigungen zu vindiciren, müsse er einwenden, dass die in jenen Beschlüssen in Aussicht gestellte künftige Ermässigung der Tarifsätze offenbar nur den Fall im Auge hatte, dass die in der Elbakte fixirten Gebühren ein das Zolleinkommen nach den alten Zollrollen übersteigendes Erträgniss abwerfen würden; eine Voraussetzung, die, soviel ihm bekannt, nicht in Erfüllung gegangen sei. Die Erhöhung in den Zolleinnahmen sei blos eine Folge des vermehrten Verkehrs, und würde unter den gleichen Umständen beim Fortbestande der frühern Zollrollen sicherlich viel bedeutender gewesen sein. Ein Recht auf Zollmilderungen könne er daher durchaus nicht gelten lassen.

2) Der Schluss, dass der in Hannover, Lauenburg und Mecklenburg auf das Dreifache gesteigerte Elbverkehr auch eine im gleichen Verhältnisse, also ebenfalls auf das Dreifache gestiegene Gebühreneinnahme dieser Staaten zur Folge gehabt habe, stimme mit der Wirklichkeit nicht überein. In Hannover wenigstens betrage, nach den amtlichen Registern, die Erhöhung nicht einst [einmal?] ein Drittheil der jetzigen Einnahme.

3) Was die angeführten Beispiele von dem Procentenverhältnisse des Elbzolles nach dem Werthe der Waaren betreffe, so gebe er gern zu, dass dieses Verhältniss bei mehreren Artikeln gegenwärtig ein überspanntes sei und einer Milderung bedürfe, dies könne aber ganz wol durch eine veränderte Klassifikation dieser Artikel ohne Herabsetzung des Normalsatzes geschehen.

4) Die angestellte Vergleichung zwischen den Elb- mit den Rhein- und Weserzöllen hebe zwar das geringere Ausmass der letztern heraus, lasse dagegen, was doch nicht übersehen werden dürfe, unberücksichtigt, dass auf dem Rheine nur 21, auf der Elbe dagegen ungefähr 100 Artikel Zollermässigungen geniessen und dass diese auf dem erstern Strome nur bis zum 20., auf der Elbe aber bis zum 40. Theil des vollen Satzes herabgehen.

Das Ausmass dieser Zölle für sich allein gebe daher keineswegs einen richtigen Anhalt für die Vergleichung; jedenfalls sei anzunehmen, dass die Elbe in Bezug auf die Zunahme des Verkehrs nicht unter dem Rheine geblieben sei, was gegen die Annahme eines hindernden Einflusses des jetzigen Normalsatzes spreche.

5) Der Behauptung eines die Konkurrenz der Elbfracht mit dem Landtransporte erschwerenden Einflusses des gegenwärtigen Elbzollausmasses liege die Annahme des Elbzolles mit dem vollen Betrage zum Grunde, während derselbe doch bei so vielen in geringere Klassen gestellten Artikeln nur mit einem oft ganz unbedeutenden Theilbetrage in Anschlag zu bringen sei.

Den Verkehr im ganzen in das Auge gefasst, erscheine die Besorgniss eines denselben von der Elbe verdrängenden Uebergewichts der Landfracht nichts weniger als gegründet; ganz im Gegentheil habe nach Ausweis der Akten, die Elbschiffahrt in ungleich grösserm Verhältnisse als, wenigstens im Hannoverschen, der Landtransit zugenommen.

Diejenigen Regierungen, welche, wie die Hannoversche, an der Vermehrung des Elbverkehrs für ihre Unterthanen nicht direkt betheiligt seien, würden bei der grössten Bereitwilligkeit, auf die Wünsche anderer Staaten Rücksicht zu nehmen, doch nur zu solchen Opfern geneigt sein können, welche für die Erhaltung und Beförderung des Elbverkehrs wesentlich wirksam oder nothwendig seien.

Eine Herabsetzung des Normalsatzes würde aber weit über diesen Zweck hinausgehen, wie z. B., um nur das Auffallendste zu nennen, bei den blos mit dem 40. Theil des Zolles belegten Artikeln. Auch nach dem Bestimmungsorte würde eine allgemeine Verminderung des Normalsatzes vielen Artikeln zu gute kommen, die ihrer gar nicht bedürfen, wie z. B. jenen, die nach dem Zollvereinsgebiete gehen, und welche von Hamburg aus bis zum Eintritte dahin, im ganzen nicht mehr als 58 Pfennige an Elbzoll entrichten.

Anders stelle sich allerdings das Verhältniss in Bezug auf die mit den schwerern Zollsätzen belasteten Böhmischen Ein- und Ausfuhrartikel; einen erleichterten Zollsatz für diese, unter den erforderlichen Kontrollmassregeln, würde er, sofern ein dahin zielender Antrag erfolgen sollte, zur Erwägung seiner allerhöchsten Regierung gern verstellen.

Nach allem diesem sei er zu der Erklärung angewiesen, dass Hannover auf eine Herabsetzung des Normalsatzes im allgemeinen nicht eingehen könne, dagegen aber zu Zollermässigungen für einzelne Gegenstände, bei denen sie im Interesse des Verkehrs geboten erscheinen, gern seine Zustimmung geben werde, und zwar ohne sich hierbei gerade auf die in den Desiderien bereits namhaft gemachten zu beschränken.

Mit der Bereitwilligkeit hierzu, und etwa zu ausnahmsweisen Zollerleichterungen für den Böhmischen Handel, sowie mit den auf ihre Kosten zu unternehmenden Flusskorrektionsarbeiten behufs der Verbesserung der Hannoverschen Elbstrecke glaube seine Regierung alles ge-

than zu haben, was mit Billigkeit nur irgend von ihr erwartet werden könne." — —

Dänemark: — — „So entschieden die Dänische Regierung sich für die Beibehaltung ihres Normalsatzes erklärt, um so mehr als die für die Refektion des Fahrwassers aufzuwendenden Kosten jede Verringerung der Einnahme dringend widerrathen, so verkennt sie doch nicht, dass im Laufe der Zeit Veränderungen eingetreten sind, welche für einzelne Artikel eine veränderte Klassifikation erforderlich machen möchten. Bei den speciellen Arbeiten im Tarifkomité wird die Art und Weise, in der am zweckmässigsten eine Revision der Klassen vorzunehmen, wie einzelne Waaren zu ermässigen, andere, zur Deckung des finanziellen Ausfalls, zu erhöhen, eventuell neue Klassen, höhere und niedrigere, einzuführen sein dürften, um den Anforderungen des Handels zu entsprechen, sich näher herausstellen."

Mecklenburg: — — „Eine Herabsetzung des ganzen Tarifsatzes wird nur motivirt erscheinen, wenn in der Erfahrung nachgewiesen werden kann, dass der Elbtransit überhaupt in Konkurrenz mit andern Transportmitteln dabei wirklich nicht zu bestehen vermag.

Nun aber hat gerade die selbst in der Anlage D der Hamburgischen Proposition vorliegende Erfahrung eines seit dem Abschluss der Elbakte sehr bedeutend vermehrten Verkehrs auf der Elbe evident erwiesen, dass der bestehende Tarifsatz mit den Ermässigungen bei einzelnen Artikeln, welche dabei in Anwendung gekommen sind, den obwaltenden Verhältnissen auf der Elbe im allgemeinen durchaus entsprechend ist.

Ich bin daher nach ausdrücklicher Instruktion meiner Regierung mit den Bevollmächtigten von Hannover und Dänemark in derselben Lage, jeder allgemeinen Reduktion des bestehenden Tarifsatzes auf das bestimmteste zu widersprechen und nur auf einzelne Zollermässigungen beim 10. Artikel der Elbakte näher einzugehen."

— — „Für alle Uferstaaten sind Zollermässigungen bei solchen Artikeln allerdings motivirt, deren Transit auf der Elbe bei dem bestehenden Tarifsatz wirklich nicht erhalten bleiben, oder durch Herabsetzung des Zollsatzes um soviel mehr vermehrt werden kann." — —

Anhalt: „Der Bevollmächtigte bedauert, dass er sich für eine allgemeine Herabsetzung des Normalsatzes für Anhalt nicht beifällig erklären kann. Uebrigens glaubt er, dass eine solche Zumuthung auch nicht in der Billigkeit beruhe, da Anhalt durch die Elbakte nicht, wie so manche Elbuferstaaten, an den Zollrevenüen etwas gewonnen, sondern vielmehr bedeutend verloren habe, und dabei für die nöthigen Elbufer- und Strombauten alljährlich unverhältnissmässige Opfer bringe, welche jetzt in noch höherm Masse in Anspruch genommen würden und

jede Einnahme paralysirten. — Dagegen sei man nicht abgeneigt, den Anträgen auf Ermässigungen einzelner Artikel, für welche Konsequenz und Billigkeit es erheischen, die Zustimmung zu ertheilen."

Das Tarif-Komité legte der Kommission seine ausführlichen Ausarbeitungen in der 23. Konferenz (d. 16. December 1842) vor und nahmen sämmtliche Bevollmächtigte solche ad referendum.

Das Gutachten des Komité erörterte in seinen beiden ersten Abschnitten die Reduktion des Hamburgischen Centners von 112 Pfund auf den Zoll-Centner zu 50 Kilogramm (1 Zoll-Centner = $103._{2695}$ Hamburgische Pfund gerechnet), die Reduktion der jetzigen Münzsorten des Elbzolls auf den 14-Thalerfuss und die Aufhebung der Rekognitionsgebühr.

Bei der Münzumrechnung der Ansätze nach Konventionsgeld (20-Guldenfuss) in Sätze nach dem 14-Thalerfuss (21-Guldenfuss) war im Gutachten folgender Massstab vorgeschlagen: für Oesterreich, Sachsen, Anhalt und Preussen ein Agio von $2^7/_9$ Procent, welches dem gewöhnlichen Kourswerthe nahekomme und der in den neuern Münzgesetzen angenommenen Norm entspreche, für Hannover und Mecklenburg ein Zuschlag von $6^2/_3$ Procent, und für Dänemark von $7^{223}/_{1411}$ Procent. Als Motiv dieser höhern Ansätze ward geltend gemacht, dass sie auf dem evalvirten Kourswerthe derjenigen schwerern Münzsorten beruheten, deren ausschliessliche Annahme zu einem bestimmten, in Vergleich gegen Konventionsmünze günstigen Werthverhältnisse die drei letztgenannten Staaten sich im Jahre 1821 vermöge der Münzvalvationstabelle stipulirt hätten.

Als Gründe für die Umwandelung der Rekognitionsgebühr in einen Zuschlag zum Elbzoll wurden hervorgehoben, dass dadurch sowol für die Verwaltung wie die Schiffahrt eine wesentliche Erleichterung herbeigeführt werde durch Wegfall der Schiffsvermessungen, Vereinfachung der Zollerhebung u. s. w., dass dadurch ferner eine verhältnissmässigere und im einzelnen weniger drückende Vertheilung der Belastung hergestellt werde. Die Ausmittelung des Konvertirungsmassstabes war in der Weise geschehen, dass von den in Betracht kommenden 4 Schiffsklassen der durchschnittliche Lastengehalt zu respective 5, $17^1/_2$, 35 und $51^1/_4$ Lasten angenommen und darnach der Durchschnitt der Rekognitionsgebühr pro Normal-Zollcentner berechnet wurde.

Nachstehende Tabelle gibt eine Uebersicht der aus vorgedachten drei Umrechnungen hervorgegangenen Reduktionen:

| Elbuferstaaten. | Bisheriger Normalsatz für 1 Centner ad 112 Pfund Hamburger Gewicht, in Konventionsmünze Pfennige 288 = 1 Thlr. | Angewandtes Münzreduktions-Verhältniss. | Danach beträgt der bisherige Normalsatz pro Hamburger Centner ad 112 Pfund in Kourant nach dem 14-Thlr.-fusse Pfennige 360 = 1 Thlr. | Oder pro 103,2695 Pfund Hamburger Gewicht, welche einem Zollcentner ad 50 Kilogramm gleich zu rechnen Pfennige 360 = 1 Thaler: genau berechnet. | Oder …: abgerundet. | Wenn die Rekognitionsgebühr auf den Zoll geschlagen werden soll, so ist ein Zuschlag erforderlich pro Zollcentner ad 50 Kilogramm von in Pfennigen 360 = 1 Thlr. | Es würde also mit Einschluss der Rekognitionsgebühr der künftige Normal-Elbzollsatz pro Zollcentner ad 50 Kilogramm in Kourant zum 14-Thalerfusse betragen müssen: Pfennige 360 = 1 Thaler: genau berechnet. | Es würde …: abgerundet. | Plus in Folge dieser Abrundung. Pfennige 360 = 1 Thaler in $^1/_{10000}$. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oesterreich .......... | 21 | 100 = 102 $^7/_9$ | 26 $^{47}/_{48}$ | 24,8761 | 25 | — | 24,8761 | 25 | 0,1239 |
| Sachsen ............ | 63 | desgl. | 80 $^{15}/_{16}$ | 74,6283 | 75 | 1,1074 | 75,7357 | 76 | 0,2643 |
| Preussen, mit Einschluss des Anhalt-Dessauischen Zolles zu Tochheim. | 164 | „ | 210 $^{25}/_{36}$ | 194,2706 | 194 | 4,5687 | 198,8393 | 199 | 0,1607 |
| Anhalt ............ | 24 | „ | 30 $^5/_6$ | 28,4298 | 28 | 0,4149 | 28,8447 | 29 | 0,1553 |
| Hannover .......... | 30 | 100 Thlr. N. $^2/_3$ = 116 $^2/_3$ Thlr. oder 100 Thlr. K.-M. = 106 $^2/_3$ Thlr. | 40 | 36,8820 | 37 | 1,1074 | 37,9894 | 38 | 0,0106 |
| Mecklenburg ........ | 20 | desgl. | 26 $^2/_3$ | 24,5880 | 25 | 2,2931 | 26,8811 | 27 | 0,1189 |
| Dänemark .......... | 8 | 1 Thlr. Sp. = 1 Thlr. 16 Sgr. 3 $^{15}/_{17}$ Pfg. oder 100 Thlr. K.-M. = 107 $^{223}/_{1411}$ | 10 $^{1010}/_{1411}$ | 9,8804 | 10 | 1,9594 | 11,8398 | 12 | 0,1902 |
| Summa | 330 | | 426 $^{10501}/_{12699}$ | 393,5552 | 394 | 11,4509 | 405,0061 | 406 | 0,9939 |

Ueber die Zollermässigungen für einzelne Artikel spricht sich das Gutachten im dritten Abschnitt folgendermassen aus:

„In der Beilage sind diejenigen Elbzoll-Ermässigungen und Befreiungen zusammengestellt, welche zu empfehlen, infolge ausführlicher und schwieriger Erörterungen, das Komité sich geeinigt hat.

Zur Ermässigung werden 118, zur Befreiung 6 Artikel vorgeschlagen. In der erstern Zahl sind jedoch diejenigen Zollherabsetzungen, welche seit der ersten Revisionskommission (von Hannover, Dänemark und Mecklenburg durch die sogenannten „Ergänzenden Bestimmungen vom 1. November 1840") einstweilen widerruflich bewilligt waren, jetzt aber definitiv zu beschliessen sein würden, mitbegriffen.

Bei den ermässigten *) Artikeln sind diejenigen Staaten, deren Anträge in den jetzigen Vorschlägen Berücksichtigung gefunden haben, benannt worden.

Bei andern Artikeln, rücksichtlich deren besondere Anträge von den allerhöchsten Regierungen nicht gestellt waren, hat die vorgeschlagene Ermässigung in der analogen Anwendung des für andere Gegenstände von ähnlicher Beschaffenheit oder von ungefähr gleichem Gewichte, Umfange und Werthe angenommenen Satzes ihren Grund.

Im allgemeinen ist man dabei der von den frühern Kommissionen verfolgten Tendenz treu geblieben, Zollermässigungen vorzugsweise den Erzeugnissen der Elbuferstaaten, deren Werth im Verhältniss zu ihrem Gewichte und Umfange geringfügig ist, zuzuwenden **).

Auch bei den Gegenständen der Auffuhr ist das Verhältniss zwischen dem Werthe und Schwere oder dem Volumen der Waare nicht unbeachtet geblieben ***), ohne gleichwol als ein unbedingt gültiger Grund für Zollverminderung anerkannt worden zu sein.

Manche Auffuhrartikel sind zu grössern oder geringern Erleichterungen vorgeschlagen, weil die Verschiffung derselben auf der Elbe von so geringer Bedeutung gewesen ist, dass der Versuch, eine Vermehrung dieser Transporte auf dem Strome durch Ermässigung der Abgaben zu erzielen, ohne erhebliche Beeinträchtigung der gegenwärtigen Zolleinnahmen gemacht werden konnte †).

Dabei ist auf Rohstoffe, welche der Fabrikation in den Elbuferstaaten dienen, besondere Rücksicht genommen ††).

---

*) So z. B. bei folgenden Artikeln: Rothe und braune Erde, wie gelbe und grüne. — Torf, Lohkuchen, gleich Braunkohlen; etc.

**) Erdenwaaren und Steinwaaren, Hopfen und der grösste Theil der neuerdings zu $\frac{1}{5}$ und niedriger vorgeschlagenen Artikel. — Glätte und Pottlot; Knochenmehl; Kobaltspeise; metallische Mineralerde; Vitriol; Wasserblei.

***) Asphalt. Marmor. Münzkrätze. Oker, Tripel etc.

†) Fische, lebendige und grüne. Hanf. Leim. Muschelkalk. Pech. Pottasche. Talg und Talgöl. Theer etc.

††) Alaun. Bimstein. Chlorsaurer und essigsaurer Kalk. Flachs. Hanf u. Hede etc.

Endlich sind einige Sätze behufs Vereinfachung der Deklarationen und der Kontrole vermindert worden. Dahin gehören vorzugsweise die Eisen- und Stahlwaaren, deren bisherige Klassifikation sich als genügend und den Werthabstufungen entsprechend nicht bewährt hat und am passendsten, wie geschehen, nach Anleitung des Zollvereinstarifs berichtigt werden zu können schien. Auch die Glaswaaren mit Nebenbestandtheilen sind hierher zu rechnen, für welchen, rücksichtlich des Elbzollertrags sehr unbedeutenden, Artikel die in Beziehung auf den bisherigen, jetzt zur Beseitigung empfohlenen, Unterschied erforderliche Revision eine unverhältnissmässige Belästigung und häufige Beschädigung hat herbeiführen müssen, welche nach dem jetzigen Vorschlage wenigstens dann vermieden werden kann, wenn bei dem Eintritt in das Zollvereinsgebiet die Wiederausführung der zusammen verpackten Glaswaare aus dem letztern nach Massgabe der Zollordnung sicher gestellt wird.

Auf demselben Grunde beruhen die anheimgegebenen Ermässigungen für Erz, gemahlenes, Kalk und Sand, Asche etc. verschiedener Arten, Samen, gemahlenen etc.

Die am Schlusse des Verzeichnisses empfohlenen Zollbefreiungen rechtfertigen sich, was die Wagen und Viktualien der Reisenden betrifft, durch die Rücksicht auf denjenigen Theil des Publikums, welcher die Elbschiffahrt in der Regel nicht behufs eines Erwerbes benutzt und eben deshalb jede Belästigung mit grossem Missvergnügen empfindet, in Beziehung auf die Unterlagebreter, Leinpferde, Floss- und Schiffsgeräthe aber durch den Zweck, das Schiffergewerbe selbst so viel als möglich von unmittelbaren Belästigungen zu befreien.

Der reelle Gesammtausfall an den Zolleinnahmen, welcher aus diesen Ermässigungen nach den gegenwärtigen Verhältnissen des Elbschiffahrtsverkehrs erwachsen wird, lässt sich, auf den Grund der dem Komité vorgelegenen Notizen, veranschlagen,

| | |
|---|---|
| a) für Hannover, Dänemark und Mecklenburg insgesammt auf jährlich | 4000 Thlr. |
| b) für Oesterreich, Preussen, Sachsen und Anhalt, insgesammt auf jährlich höchstens | 600 - |
| Summa in Konventionsmünze | 4600 Thlr. |

und es kann daher der vorgeschlagene Erlass als verhältnissmässig beträchtlich nicht bezeichnet werden.

Nichts destoweniger hat das Komité seine Ermässigungsvorschläge auf die in der Anlage benannten Artikel beschränken müssen.

Einmal wegen der im Komité von einem Mitgliede desselben abgegebenen bestimmten Erklärung, wonach tiefer eingreifende Ermässigungen die Zustimmung seiner allerhöchsten Regierung durchaus nicht würden gewinnen können, insofern nicht der Ausfall durch entsprechende Erhöhung der Zollsätze für andere Artikel, insbesondere für Holz und Korn,

gedeckt werden sollte, und weil solche Erhöhungen von der Mehrheit des Komité wiederum für bedenklich gehalten wurden.

Vorschläge aber, deren späteres Scheitern mit Sicherheit vorherzusehen war, durch blosse Stimmenmehrheit zu Stande zu bringen, daran glaubte das Komité, welcher Art auch die Wünsche und Instruktionen seiner einzelnen Mitglieder sein mochten, abstrahiren zu müssen.

Dabei konnte auch das Gewicht der folgenden gegen bedeutendere Zollherabsetzungen angeführten Gründe nicht verkannt werden.

So unzweifelhaft vermöge der bestehenden Verträge für alle Elbuferstaaten die Beförderung des Handels- und Schiffahrtsverkehrs auf diesem bedeutenden Strome als ein Gesammtzweck besteht, zu dessen Erreichung gewiss jederzeit von allen Paciscenten eine verhältnissmässige Mitwirkung nicht versagt werden wird, so dürfen die aus dieser allgemeinen Rücksicht abzuleitenden Ansprüche auf erhebliche Opfer der einzelnen Staaten sich doch mit Billigkeit nur soweit erstrecken, als davon unter den vorliegenden Umständen ein reeller Erfolg in Beziehung auf die Erhaltung und Steigerung des vorstehend bezeichneten Verkehrs zu erwarten ist.

Dass aber zu diesem Zwecke eine bedeutendere Zollermässigung gegenwärtig erforderlich oder wirksam sein werde, davon hat eine einhellige Ueberzeugung im Komité sich nicht gebildet.

Die Erfahrung nämlich, dass ungeachtet der vielfachen Schwierigkeiten, womit die Schiffahrt auf der Elbe wegen der Beschaffenheit des Fahrwassers zu kämpfen gehabt hat, der Waarentransport auf derselben im allgemeinen fortwährend im Steigen geblieben ist, wurde der Ansicht über eine, die Erhaltung des bestehenden Umfanges dieses Verkehrs bedingende Nothwendigkeit namhafter, für die ganze zollbare Elbstrecke zu bewilligender Zollermässigungen unwiderlegbar entgegengehalten.

Diese Zunahme der Versendungen auf der Elbe zeigt sich zwar nicht in allen Artikeln der Auffahrt, vielmehr sind einige derselben in den letzten Jahren merklich zurückgegangen; so z. B. Rohzucker und Heringe. Es würde jedoch gewagt sein, diese Abnahme der Höhe der Zölle zuzuschreiben, indem, um bei den beispielsweise genannten beiden Artikeln stehen zu bleiben, die Verminderung der Einfuhr des Rohzuckers unverkennbar aus der bis zum Ende des Jahres 1841 im Zollverein der Einfuhr des Lumpenzuckers ertheilt gewesenen Begünstigung und aus dem Aufkommen der binnenländischen Rübenzuckerfabrikation zu erklären ist, die Einfuhr der Heringe aber, wie die in der Note angeführten Zahlen ergeben, immer bedeutenden Schwankungen unterlegen hat, und nach der Verschiedenheit der Ausbeute des Heringsfanges in den einzelnen Jahren nothwendig unterliegen muss.

Verzichtet man jedoch auf blos empirische Beweise und Gegenbeweise, so lässt sich in Beziehung auf alle elbaufwärts geführten Waaren,

welche unterhalb Böhmens an das Land gehen, den Zollsätzen, so wie diese gegenwärtig erhoben werden, irgend ein Einfluss auf die Quantitäten der Waarenbezüge und auf die Art und Richtung der Versendungen in diesem Bezirke nicht beimessen.

Diese Ansicht scheint zwar mit den Berechnungen, welche insbesondere von seiten der freien Städte Lübeck und Hamburg über das Verhältniss der Zollsätze zu dem Werthe einzelner Waaren beigebracht worden sind, im Widerspruch zu stehen.

Nach diesen Berechnungen würden einzelne Zollsätze sich auf 15, 30 bis 40, ja sogar bis auf 65 Procent vom Werthe der von ihnen betroffenen Waaren belaufen, und es lässt sich nicht leugnen, dass ein solches Verhältniss, soweit dasselbe besteht, als eine, die Versendungen auf der Elbe wesentlich erschwerende Belastung würde anerkannt werden müssen.

Jene Berechnungen haben jedoch dermalen eine zutreffende thatsächliche Grundlage nur rücksichtlich derjenigen, dem vollen Normalsatze unterliegenden, Versendungen, welche die ganze Zollstrecke der Elbe von Lauenburg bis Aussig, ohne Umladung passiren. Nur diese trifft der volle Normalsatz von nominell 1 Thlr. 3 gGr. 6 Pfg. Konventionsmünze, welcher in jenen Berechnungen mit den Grossistenpreisen der Seeplätze rücksichtlich der bezüglichen Artikel verglichen worden ist, und das dabei sich herausstellende Missverhältniss kann in Beziehung auf die ganze Elbstrecke unterhalb Böhmens um so weniger zur Konsequenz gezogen werden, je bedeutender der Unterschied zwischen den im Jahre 1821 vereinbarten Zollsätzen und denjenigen Beträgen ist, welche auf dem grössten Theile dieser Strecke jetzt wirklich nur erhoben werden.

In Gemässheit der zwischen Preussen und Sachsen, sowie den Anhaltschen Herzogthümern, abgeschlossenen Konventionen beträgt nämlich der *gesammte Zoll* für den Hamburger *Centner* einer zum vollen Normalsatze zu verzollenden Waare, welche von Hamburg elbaufwärts versandt wird, wenn diese an das Land geht:

| | Thlr. | gGr. | Pfg. |
|---|---|---|---|
| a) in Harburg . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .<br>aus der Ilmenau oder Luhe zu Lüneburg<br>oder Winsen . . . . . . . . . . . . . . . .<br>aus der Stecknitz . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| b) im Lauenburger Zollgeleite . . . . . . . . . . | — | — | 8 |
| c) im Boitzenburger Zollgeleite . . . . . . . . | — | 1 | 6 |
| d) im Bleckeder Zollgeleite . . . . . . . . . . . | — | 2 | 4 |
| e) im Hitzackerschen Zollgeleite, oder aus der Jetzel . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | — | 3 | 2 |
| f) im Dömitzer Zollgeleite oder aus der Elde | — | 4 | — |
| g) im Schnackenburger Zollgeleite . . . . . . | — | 4 | 10 |

| | | Thlr. | gGr. | Pfg. |
|---|---|---|---|---|
| h) in Preussen | | — Thlr. | 4 gGr. | 10 Pfg. |
| i) in Anhalt | | — „ | 4 „ | 10 „ |
| k) in Sachsen, | | | | |
| 1) wenn im Preussischen umgeladen ist | | — „ | 4 „ | 10 „ |
| 2) wenn im Preussischen nicht umgeladen ist | | — „ | 8 „ | 3 „ |
| l) in Böhmen unterhalb der Zollstätte Niedergrund, | | | | |
| 1) wenn in Preussen und dann wieder in Sachsen umgeladen ist | | — „ | 21 „ | ¼ „ |
| 2) wenn blos in Preussen umgeladen ist | | — „ | 22 „ | 4 „ |
| 3) wenn blos in Sachsen umgeladen ist | | 1 „ | — „ | 5¼ „ |
| 4) wenn weder in Preussen noch Sachsen umgeladen ist | | 1 „ | 1 „ | 9 „ |
| m) oberhalb der Zollstätte Niedergrund mit den ad 1 angegebenen Unterschieden | ad 1 | — „ | 21 „ | 10¼ „ |
| | „ 2 | — „ | 23 „ | 2 „ |
| | „ 3 | 1 „ | 1 „ | 3¼ „ |
| | „ 4 | 1 „ | 2 „ | 7 „ |
| n) oberhalb der Zollstätte Aussig, mit den ad 1 angegebenen Unterschieden | ad 1 | — „ | 22 „ | 9¼ „ |
| | „ 2 | 1 „ | — „ | 1 „ |
| | „ 3 | 1 „ | 2 „ | 2¼ „ |
| | „ 4 | 1 „ | 3 „ | 6 „ |

Hiernach beläuft sich für alle Gegenstände, welche bis Schandau auf der Elbe in einen Elbuferstaat eingeführt werden, um in demselben zu verbleiben oder um auf dem Landwege weiter geführt zu werden, das Maximum des Elbzolls nur auf 4 gGr. 10 Pfg. für den Hamburger Centner, mit Ausnahme der wenigen Güter, welche ohne zuvorige Umladung in Preussen in einem Sächsischen Uferplatze gelöscht werden und demnach mit 8 gGr. 3 Pfg. per Centner zu verzollen sind.

Dieser Zollbetrag erschien, wie gesagt, in Vergleichung gegen die Preise der Waaren, zusammengehalten mit Transport- und Speditionskosten, viel zu geringfügig, als dass man von partiellen Ermässigungen desselben wesentliche Erfolge erwartete. War diese Ansicht auch nicht ganz einhellig, so liess sich dieselbe doch nicht so entschieden widerlegen, um der im Interesse derjenigen drei Elbuferstaaten, welche dermalen alle Zollermässigungen zu ungefähr ⅞ des wirklichen Ausfalles zu tragen haben würden, gemachten Bevorwortung, wonach Versuche über die Einwirkung von Zollerlassen auf die Masse der verschifften Waaren für jetzt auf solche Artikel, welche bisher ein bedeutendes Zolleinkommen nicht geliefert haben, zu beschränken waren, mit Erfolg entgegenzutreten.

Auch schien es in Verbindung mit den in Verhandlung begriffenen

Korrektionsplänen nicht rathsam, jenen Staaten nicht wenigstens theilweise die Mittel zu entziehen, welche jedenfalls dadurch, dass sie zur Verbesserung des Fahrwassers der Elbe bestimmt werden, für einen Zweck von bei weitem unzweifelhafterer Nützlichkeit verwendet werden dürften.

Auch in Beziehung auf die Niederfahrt folgen aus den oben erwähnten Verhältnissen folgende bedeutende Verschiedenheiten der Verzollung, je nachdem die Waare im Preussischen, Sächsischen, Anhaltischen auf den Strom gelangt oder den Strom verlässt, oder auf letzterem die Strecke von Schandau bis Wittenberge transitirt.

Hieraus ergibt sich, dass für die elbniederwärts gehenden Exporte der zollvereinländischen Elbuferstaaten der volle Normalsatz in Wirklichkeit dermalen (mit Ausnahme der im Anhaltschen gelöschten und der wenigen, ohne Umladung durch Preussen transitirenden Sächsischen Waaren, welche auch nur höchstens 7 gGr. und 8 gGr. 3 Pfg. bezahlen) höchstens 4 gGr. 10 Pfg. per Centner beträgt und dass eine Ermässigung dieser Kleinigkeit weder von den einzelnen Versendern empfunden werden, noch auf die einheimische Produktion und Fabrikation oder auf die Masse und Art der Versendungen von Einfluss sein würde. Aus diesem Grunde ist dann insbesondere eine Ermässigung des Zolls vom (Preussischen) Zink nicht zur Annahme gelangt, indem gegen den Preis dieses Artikels, welcher sich zu Hamburg häufig auf 10 bis 12 Thaler per Centner beläuft, der Zoll von 4 gGr. 10 Pfg. nicht von erheblichem Belang zu sein scheint.

Die bisher besprochene gänzliche, oder doch, was Sachsen betrifft, fast gänzliche Aufhebung der Preussischen, Sächsischen und Anhaltschen Zölle für alle Ein-, Aus- und Durchfuhrartikel dieser Lande hat bei der gegenwärtigen Auffassung der Zollermässigungsfrage nicht übersehen werden dürfen, wenn gleich die Verträge, auf welchen diese Massregeln beruhen, nur auf bestimmte Zeit abgeschlossen worden sind.

Abgesehen nämlich von der hohen Wahrscheinlichkeit, dass diese Einrichtungen, welche mit denen des grossen deutschen Zollvereins eng zusammenhängen, eine weit über die jetzige Vertragsperiode (Ende 1853) hinausgehende Dauer haben werden, würde sich ein Anspruch auf jetzige Zollermässigungen im Interesse des handel- und gewerbtreibenden Publikums doch immer nur auf den jetzigen Zustand begründen lassen.

Dieser aber schliesst, infolge der sehr bedeutenden Erleichterungen, welche in Beziehung auf den Elbzoll von den zuletzt genannten allerhöchsten Regierungen zum Wohle ihrer Unterthanen gewährt worden sind, die Nothwendigkeit aus, dritte Staaten behufs fernerer Aufopferungen für diesen Zweck zu betheiligen.

Aus dem Bisherigen folgt freilich nichts gegen die Berücksichtigung

des ungünstigen Verhältnisses, in welchem rücksichtlich der jetzt wirklich zu zahlenden Elbzölle der direkte Transit zwischen Schandau und Wittenberge im Vergleich gegen diejenigen Versendungen steht, welche aus Preussen, Anhalt und Sachsen elbniederwärts oder nach Böhmen, sowie gegen diejenigen, welche elbaufwärts oder aus Böhmen in die Gebiete der genannten Staaten gehen, um dort zu verbleiben oder zu Lande weiter geführt zu werden.

Das Komité hat jedoch, nach wiederholter Erörterung dieses Gegenstandes, von darauf bezüglichen Vorschlägen abstrahirt, weil dasselbe den etwaigen desfallsigen, allerhöchsteigenen Anträgen und Erbietungen der Oesterreichischen Regierung nicht vorzugreifen wünschte."

Erklärungen über die Vorschläge des Tarif-Komité wurden zunächst in der 28. Konferenz (d. 10. März 1843) abgegeben.

Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg und Anhalt erklärten im ganzen und wesentlichen ihre Zustimmung zu diesen Vorschlägen.

Hamburg dagegen erklärte sich in der 29. Konferenz (den 2. Mai 1843) nachdrücklich gegen dieselben und wurde hierbei hauptsächlich Folgendes hervorgehoben:

„Die bisherigen Beschwerden des beim Elbhandel betheiligten Publikums betrafen hauptsächlich die Vertheuerung des Wassertransportes; und was vor allen Dingen gewünscht und von einer Revision der bestehenden Schiffahrtsakte erwartet wurde, war eine Erleichterung dieser Transportkosten, theils durch eine, die Herabsetzung der Frachten möglich machende Verbesserung der Fahrbahn, theils durch eine Reduktion der auf dem Elbhandel schwerer als auf irgendeinem andern Strom lastenden Abgaben. In ersterer Beziehung dürften die Beschlüsse der Kommission jenen Wünschen und Erwartungen wol nicht ganz entsprechen (vgl. das Votum über das hydrotechnische Elaborat); um so schmerzlicher würde man im Interesse des Handels und des Publikums es zu beklagen haben, wenn hinsichtlich der Abgaben keine wesentliche Erleichterung gewährt würde. Die im Komitébericht vorgeschlagenen Beschlüsse können aber als wesentliche Erleichterungen schwerlich bezeichnet werden, da unter den zur Reduktion proponirten Artikeln nur sehr wenige sich befinden, die für den Handel von Wichtigkeit sind, wie denn auch die ganze dem Elbhandel abzunehmende Last in Zahlen ausgedrückt, nach den Berechnungen des Komité, sich auf weniger als 5000 Thlr. jährlich beschränken würde."

„Eine durchgreifende Abhülfe könnte nur durch Herabsetzung des Normalzollsatzes gewährt werden. Man ist in Hamburg noch immer, ungeachtet der im Komitébericht enthaltenen Gegenbemerkungen, von der Wichtigkeit einer solchen Massregel und von der Triftigkeit der Gründe überzeugt, welche sowol bei den Hamburger Verhandlungen von 1824,

als auch in der 11. vorjährigen Konferenz dafür beigebracht wurden, und kann deswegen die Hoffnung nicht aufgeben, dass dieselben, wenn nicht bei der gegenwärtigen, so doch bei einer spätern Revision der Elbschiffahrtsakte geneigte Berücksichtigung finden werden. Dass eine Belastung des Verkehrs mit Passagezöllen von 12, 20, 30 und mehr Procent des Werths, wie sie gegenwärtig noch für den direkten Handelsbetrieb zwischen Hamburg und Böhmen besteht, auf das nachtheiligste wirken muss, liegt nicht nur in der Natur der Sache, sondern ist auch erfahrungsmässig durch die Abnahme dieses Handels erwiesen, und auch in dem Gutachten des Tarifkomité eingeräumt worden. Eine Ermässigung dieser Last für den Böhmischen Handel, wie sie von dem K. K. Bevollmächtigten beantragt worden ist, wird auch Hamburgischer Seits als eine von dem Interesse des Elbhandels dringend gebotene Massregel auf das angelegentlichste befürwortet.

Wenn dagegen in dem Bericht des Tarifkomité angeführt worden ist, dass für den Theil des Elbhandels, welcher unterhalb der Böhmischen Grenze betrieben wird, der für diesen in der Regel stattfindende Zollsatz von 4 gGr. 10 Pfg. im Vergleich mit den Preisen und den Transportkosten zu geringfügig sei, als dass von einer Ermässigung desselben bedeutende Erfolge erwartet werden dürften [s. o. S. 112], so kann man in Hamburg diese Ansicht nicht theilen. Gerade die Vergleichung mit den Schiffsfrachten lässt den Zollsatz keineswegs als geringfügig erscheinen. Der Zoll ist nämlich in sehr vielen Fällen ebenso hoch, in manchen sogar höher als die Fracht. Die in dem Bericht [s. o. S. 110] hervorgehobene Erfahrung, dass ungeachtet der Elbzölle der Gütertransport auf der Elbe während der 30 Friedensjahre sich ausserordentlich vermehrt habe, liefert zwar einen höchst erfreulichen Beweis für die mit der Zunahme der Bevölkerung und der Konsumtion fortschreitende Entwickelung des deutschen Handels im allgemeinen, nicht aber für die Unschädlichkeit der Elbzölle, weil sich doch immer nicht nachweisen lässt, dass der Elbhandel sich nicht in noch weit bedeutenderem Masse vermehrt haben würde, wenn nicht die ihm aufgelegte Last einen stärkern Aufschwung verhindert hätte. So wenig man wird behaupten wollen, dass die Höhe der Fracht ohne Einfluss auf die Wahl eines gewissen Handelswegs sei, so wenig wird man in Abrede stellen können, dass eine Verdoppelung der Transportkosten durch Passagezölle einen noch grössern Einfluss übe. Freilich tritt dieser nachtheilige Einfluss bei gewissen wichtigen Handelsartikeln noch deutlicher hervor als bei den übrigen, und für diese vor allen wird eine Ermässigung besonders dann zu empfehlen sein, wenn eine Reduktion des Normalsatzes nicht bewilligt werden sollte.

Der in dem Komitébericht erwähnte Artikel Zink scheint einer solchen Ermässigung allerdings, und zwar um so mehr zu bedürfen, als der Preis desselben sehr selten die in dem Bericht angegebene Höhe von

10—12 Thlr. per Centner erreicht, und schon der gegenwärtige Preis von 7—8 Thlr. als ein hoher bezeichnet werden kann. Wie wenig dieser Artikel, wenn er dem Elbhandel verbleiben soll, eine Vertheuerung des Transports zu ertragen vermag, ist schon von den Schiffern erkannt worden, welche eben deswegen den normalen Frachtsatz für Zink von Berlin nach Hamburg auf 5, und bei voller Ladung sogar auf 4 Sgr. für den Preussischen Centner herabgesetzt haben. Es ist also für diesen Artikel der Passagezoll sogar höher als die Fracht, und dann doch gewiss nicht in Abrede zu stellen, dass eine solche Vermehrung der Transportkosten erheblich genug sein muss, um die Wahl eines andern als des Elbwegs zum Vertrieb des Schlesischen Produkts zu empfehlen."

(Folgen entsprechende Nachweise in Bezug auf Rohzucker, Heringe, Farbehölzer, rohen Schwefel, Salpeter.)

„Für die bisher genannten Artikel, denen noch Reis hinzugezählt werden muss, sind Reduktionen der Elbzölle im Interesse des Elbhandels um so nothwendiger als bereits von den inländischen Beziehern, in Dresden, in Böhmen, wahrscheinlich auch in Magdeburg, Versuche gemacht worden sind, diese Waaren auf andern Wegen als über Hamburg zu beziehen. Die Versuche haben Differenzen in den Transportkosten ergeben, welche bedeutend genug befunden wurden, um für manche Fälle den Unterschied des Zeitaufwandes zwischen unserm und andern Wasserwegen aufzuwiegen, und in der letzten Hälfte des vorigen Jahres hat man sogar angefangen, den Wasserweg mit dem Landtransport in der Art zu kombiniren, dass man nicht nur wohlfeiler, sondern sogar auch schneller die Waaren von andern Seeplätzen beziehen konnte als von Hamburg. Werden diese Versuche wiederholt und die Resultate derselben allgemeiner bekannt, so ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass allmählich auch Zucker, Reis, Salpeter, Schwefel in derselben Weise sich von der Elbe abwenden werden, wie dies in den letzten Jahren schon mit Heringen und Farbehölzern der Fall gewesen ist. Hat man aber einmal sich an einen andern Weg gewöhnt, so wird es nicht sobald und jedenfalls nur durch sehr bedeutende und auffallende Reduktionen gelingen, den alten wieder in Aufnahme zu bringen, während bei dem jetzigen Stande der Sache schon die Reduktion auf $1/4$ des Elbzolls nach dem Urtheil Sachverständiger genügen würde, diese Artikel dem Elbwege zu erhalten.

Wenn in der eben angegebenen Beziehung das finanzielle Interesse der zollerhebenden Uferstaaten ebenso sehr wie das Handelsinteresse Hamburgs eine Erleichterung der Elbzölle empfiehlt, so dürfte das erstere noch mehr betheiligt erscheinen, wenn die bevorstehende Konkurrenz der nach Hamburg zu führenden Eisenbahnen in Betracht gezogen wird. Genaue Vergleichungen sind in dieser Beziehung zwischen den Transportkosten auf der projektirten Hamburg-Berliner Eisenbahn und

denen auf der Elbe angestellt worden, welche erweisen, dass für sehr viele Handelsartikel, für welche der normale Frachtsatz der Wasserfahrt zwischen Berlin und Hamburg 8 Sgr. und mehr beträgt (welcher Frachtsatz oft durch Extrafracht, Winterfracht, Zuschlag wegen kleinen Wassers, Assekuranzprämie u. s. w. erhöht wird), die Eisenbahn, auch abgesehen von der grössern Schnelligkeit, schon deswegen vorgezogen werden wird, weil der volle Elbzoll von 4 gGr. 10 Pfg. höher ist, als der für die Hamburg-Berliner Eisenbahn traktatenmässig stipulirte Landtransitozoll in Lauenburg und Mecklenburg für die meisten nach und von Preussen transitirenden Waaren.

In der Hoffnung, dass diese Bemerkungen, insofern sie nicht schon früher berücksichtigt worden, eine nochmalige Erwägung der Tariffrage rechtfertigen werden, ist der Hamburgische Bevollmächtigte beauftragt, auf Zurückverweisung dieser Angelegenheit an das Tarifkomité anzutragen, und — wenn auch die Reduktion des Normalsatzes der Zukunft überlassen bleiben müsste — eine andere Klassificirung der eben genannten Artikel, so wie einiger anderer, nach der Ansicht des Hamburgischen Handelsstandes nicht niedrig genug klassificirter Waarenarten (wie namentlich Eisenbahnschienen, Roheisen, Asphalt, Steinkohlentheer, Pottasche, Eisen- und Kupfervitriol, Bolis, Pech etc.) noch einmal auf das dringendste zu empfehlen.

Je nothwendiger eine Verminderung der Elbzölle erscheint, desto unerfreulicher würde für das Publikum und den Handelsstand das Resultat der diesjährigen Berathungen sein, wenn sich aus denselben nicht nur keine Verminderung, sondern sogar eine Erhöhung der auf dem Elbhandel ruhenden Lasten ergeben sollte. Eine solche Erhöhung scheint aber allerdings befürchtet werden zu müssen, wenn die Ersetzung der Rekognitionsgebühr durch einen Zuschlag auf die Elbzölle in der Weise erfolgen würde, wie in dem Gutachten des Tarifkomité vorgeschlagen ist.“

Es wurde hierauf von der Kommission (in der 29. Konferenz) beschlossen, die erfolgten Abstimmungen über die Vorschläge des Komité diesem zur schleunigen Berichterstattung zu überweisen.

Diese erfolgte durch ein ferneres Gutachten des Tarifkomité, abgestattet in der 36. Konferenz (den 19. Juli 1843). Es wird den frühern Vorschlägen inhärirt und namentlich das abseiten Hamburgs gegen die Verschmelzung der Rekognitionsgebühr mit dem Waarenzoll geäusserte Bedenken als nicht zutreffend erörtert. Sodann wird rücksichtlich der von Hamburg wiederholt beantragten Zollherabsetzung unter anderm bemerkt:

„Die neuen Anträge betreffend, so bedauert das Komité, dieselben nach dem gegenwärtigen Stande der Revisionsverhandlungen nicht empfehlen, vielmehr der verehrlichen Revisionskommission nur anheimgeben zu können,

dass es bei dem frühern Vorschlage unverändert sein Bewenden behalte.

Die Majorität im Komité geht hierbei von folgenden Gründen und Rücksichten aus.

Die allgemeine Geschäftslage bei der Revisionskommission macht es bedenklich, dass diese noch auf wesentliche neue Gegenstände oder auf wesentliche Modifikationen der bisher von überwiegender Mehrheit gefassten Beschlüsse hineingehe. Die Kommission sitzt bereits seit länger als 10 Monaten, fast ebenso lange beschäftigt sich dieselbe mit den Zollermässigungsfragen, das darüber vom Komité vorgeschlagene Abkommen ist erst nach langen und schwierigen Kontestationen zur Reife gekommen, und einige Regierungen sind demselben, wie im Komité erklärt wurde, nur lediglich deshalb beigetreten, weil dasselbe die Ermässigungsanträge insoweit, aber auch nur insoweit berücksichtigte, als dies ohne bedeutende Afficirung abweichender Territorialinteressen geschehen konnte. Je mehr nun neue Vorschläge sich von diesem Mittelwege entfernen würden, desto ungewisser würde die Erreichung irgendeines positiven Resultats werden, zugleich aber, gewiss gegen den Wunsch sämmtlicher Regierungen, die Dauer der Kommission blos dieses einzelnen Gegenstandes wegen sich vielleicht um Jahresfrist verlängern.

Die Majorität im Komité hält es demnach für rathsam, dass die weitere Verfolgung der für jetzt unerreicht gebliebenen Wünsche bis zur nächsten Revisionskommission vertagt werde.

Dies um so mehr, als für Ansprechung bedeutenderer Opfer von seiten der bei dem Ertrage der Zölle vorzüglich betheiligten Staaten der gegenwärtige Zeitpunkt insofern höchst ungünstig ist, als dermalen gleichzeitig eine vertragsmässige Verbindlichkeit zu sehr bedeutenden, Millionen von Thalern erfordernden Flusskorrektionen übernommen werden soll, deren Nutzen auf die einzelnen Territorien sich fast ebenso ungleich vertheilt, als die Vortheile und Nachtheile von Zollermässigungen. Es kann rathsam sein, die Erreichung jenes wichtigeren Zwecks durch Kontroversen über den letztern Punkt nicht zu verzögern oder vielleicht gar zu gefährden.

Die zu den frühern Ermässigungsvorschlägen von seiten der bei dem dadurch bewirkten Ausfalle am meisten betheiligten Staaten ertheilte Einwilligung beruht nämlich, wie im Komité erklärt worden ist, ganz entschieden auf der Voraussetzung, dass mit diesen Zugeständnissen der fragliche Gegenstand für die dermalige Revisionskommission erledigt sei. Allerdings entspricht diese Auffassung der vom Komité in seinem frühern Bericht abgegebenen bestimmten Erklärung, seine Ermässigungsvorschläge auf die dort angezogenen Artikel beschränken zu wollen. Demgemäss würden, sobald man diese Basis der abgegebenen Erklärun-

gen verliesse, die durch die bisherigen Bemühungen gewonnenen Handelserleichterungen von neuem in Frage gestellt.

Ausser diesen allgemeineren Rücksichten liegen indessen in der Sache selbst folgende unübersteigliche Schwierigkeiten.

Zunächst die grosse Beträchtlichkeit des Kassenausfalls, welcher durch die nachträglich beantragten Ermässigungen entstehen würde. Derselbe beläuft sich, nach Massgabe der in den Jahren 1837—1840 stattgefundenen Einnahmen, jährlich

| | |
|---|---|
| a) für Hannover, Mecklenburg und Lauenburg etwa auf | 128000 Thlr. |
| b) für die sämmtlichen übrigen Staaten, nach dem in dem frühern Berichte angenommenen Verhältnisse etwa auf . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 20400 „ |
| im Ganzen also auf etwa . . . . . . . . . . . . . . . | 148400 Thlr. oder |

auf fast $1/4$ sämmtlicher Zolleinnahmen.

Die sub a genannten drei Staaten erklären sich zur Aufopferung einer so bedeutenden Summe ausser Stande, insoweit ihnen nicht finanziell eine Ausgleichung zu Theil würde, welche sie in einer verhältnissmässigen Theilnahme an den kommerziellen oder industriellen Vortheilen der Ermässigungen nicht finden.

Im Komité ist schon früher der Versuch einer derartigen Ausgleichung durch Erhöhung des Zollsatzes für andere Artikel vergeblich gemacht und man konnte von einer Wiederholung desselben, namentlich nach den für die freie Stadt Hamburg abgegebenen Erklärungen, überall keinen Erfolg erwarten.

Vielleicht liessen die verschiedenen Interessen sich dadurch vereinigen, wenn diejenigen Regierungen, welche Zollermässigungen für einzelne Artikel zum Nutzen ihrer Länder wünschen, denjenigen Staaten, deren Kassen jene Ermässigungen vorzugsweise empfinden, eine Entschädigung bis zum Belaufe des bisherigen Zollertrags jener Artikel zu gewähren bereit wären. Da jedoch Erbietungen dieser Art von keiner Seite gemacht worden sind, die angedeutete Massregel auch von dem bisherigen Gange der Elbschiffahrts-Verhandlungen sich sehr entfernen würde, so nimmt das Komité Anstand, auf dieselbe weiter hineinzugehen.

Gegenbewilligungen, welche den durch Zollermässigungen zumeist leidenden Staaten etwa ausser dem Kreise der Elbschiffahrtsakte gemacht werden könnten, glaubt das Komité in den Bereich seiner Untersuchungen nicht ziehen zu dürfen.

Die Anträge der freien Stadt Hamburg gehen zwar nicht von der Tendenz einer Begünstigung einzelner Staaten, sondern von der Nothwendigkeit aus, die Zölle für manche Artikel herabzusetzen, um die Versendung derselben auf der Elbe zu erhalten und so weit zu steigern, als dies ohne schädliche Einwirkung der Zölle möglich sein würde. So unbestreitbar wichtig indess dieser Zweck auch an sich ist, so weichen

doch die Ansichten über die daraus abgeleiteten Folgerungen in zwei Beziehungen wesentlich auseinander.

Zunächst darüber, ob die Opfer, welche für die Konservation oder Vermehrung des Elbverkehrs etwa erforderlich sind, von den einzelnen Staaten nach Proportion ihres Antheils an den Elbzöllen, oder nur nach Verhältniss ihrer Theilnahme an den Vortheilen abzumessen sein würden, welche aus den Ermässigungen erwachsen. — — Ausserdem hat die Ansicht, dass Zollermässigungen für die angeregten Artikel nothwendig oder wirksam sein würden, um letztere auf der Elbe zu erhalten, vielfachen Widerspruch erfahren." — — —

„Das Komité hielt es im Interesse einer thunlichst allgemein befriedigenden Erledigung der jetzigen Kommissionsverhandlungen nicht für erspriesslich, auf die Argumente für und gegen die abweichenden Ansichten tiefer einzugehen, dasselbe enthält sich jedes entscheidenden Ausspruchs darüber und hat nur durch Anführung der wider die ferneren Ermässigungsanträge vorgetragenen Einwürfe seine Ueberzeugung rechtfertigen zu müssen geglaubt, dass, wie mangelhaft auch seine frühern Vorschläge gewesen sein mögen, dennoch selbst von einer nochmals wiederholten Aufnahme dieser Materie bei der jetzigen Revisionskommission ein umfassenderes Resultat nicht zu erwarten sein dürfte. — Die Bevollmächtigten von Oesterreich und Hamburg konnten indessen ihr Bedauern nicht unterdrücken, dass ihre Anträge auf Ermässigung der Zölle in Betreff einiger besonders hochbelasteter Handelsartikel den gewünschten Anklang nicht gefunden haben, und wenn ihnen, wegen der bestimmten Erklärung zweier Komitémitglieder, dass von deren Regierungen weitere Ermässigungen für jetzt nicht werden bewilligt werden, eine abermalige Erörterung und Widerlegung der gegen die Ermässigung im allgemeinen angeführten Gründe, in diesem Gutachten unnöthig erschien, so glaubten sie doch ausdrücklich die Ansicht aussprechen zu müssen, dass ein solches Resultat der diesjährigen Komitéarbeiten künftige Revisionskommissionen nicht hindern dürfe, dem Elbhandel die dringend gewünschten Erleichterungen zu gewähren."

Es behielt demnach bei den Vorschlägen des Tarifkomité sein Bewenden und sind dieselben denn auch vollständig in die Additionalakte aufgenommen worden. —

Ausser einer allgemeinen Ermässigung des konventionsmässigen Elbzollsatzes und einer liberaleren Versetzung gewisser Artikel in niedrigere Zollklassen ward Oesterreichischerseits noch das Bedürfniss einer besondern Berücksichtigung des direkten Böhmischen Elbverkehrs wiederholt angeregt. Schon in der 6. Konferenz (den 26. Aug. 1842) ward darauf hingewiesen, dass Preussen und Sachsen, sowol jeder Staat für den eignen Verkehr als auch beide wechselseitig, Befreiungen oder Nachlässe in Erhebung des Elbzolls eingeführt hätten, wodurch Böhmische

Kaufleute und Schiffer sich in denen ihnen durch die Elbakte zuerkannten Rechten gekränkt fühlten. Das Gebührenmass, wie es in der Elbakte ausgesprochen wird, sei das Resultat des gemeinschaftlichen vertragsmässigen Uebereinkommens aller Uferstaaten, es könnten daher einzelne nicht berechtigt sein, im Widerspruch mit dem Begriff eines Vertrags zum Nachtheil anderer Vereinsmitglieder einseitige Verabredungen zu treffen, wodurch den gemeinschaftlich stipulirten Beschlüssen derogirt werde. Die jetzigen Preussischen und Sächsischen Zollnachlässe trügen den Charakter eines Differenzzolls.

Preussen, Sachsen und Anhalt traten dieser Auffassung sofort aufs entschiedenste entgegen. Eine Verpflichtung, den vollen konventionsmässigen Zoll in allen Fällen erheben zu müssen, sei in der Wiener Akte oder der Elbakte nirgend enthalten. Uebrigens habe der ausländische Schiffer hierbei gleichen Vortheil, wie der inländische, weshalb das Vorhandensein von Differentialzöllen nicht behauptet werden könne.

Nachdem dann in der 11. Konferenz die Beliebung partieller Elbzollermässigungen für den Böhmischen Verkehr mehr beiläufig angeregt worden, stellte Oesterreich in der 23. Konferenz (den 16. Dec. 1842) zu diesem Zwecke einen bestimmten Antrag, dahin gehend: „dass für sämmtliche dem vollen Normalsatze unterliegende Waaren, welche niederwärts von Böhmen kommend oder aufwärts mit der Bestimmung nach Böhmen ohne Umladung verschifft werden und die Elbzölle bei allen Zollstätten zwischen Niedergrund und incl. Lauenburg zu entrichten haben, insofern sie nicht unter die zu $^1/_4$, $^1/_5$, $^1/_{10}$, $^1/_{20}$ oder $^1/_{40}$ des vollen Satzes zu klassificirenden Gegenstände zu zählen sind, ein Nachlass von der Hälfte des Normalsatzes zugestanden werden möge." — Hannover und Hamburg erklärten sofort ihre Zustimmung, die Bevollmächtigten der übrigen Uferstaaten nahmen denselben ad referendum.

Dänemark und Mecklenburg erklärten in der 38. Konferenz ebenfalls ihre Zustimmung, wogegen in der darauf folgenden Konferenz Preussen und Sachsen den Antrag ablehnten, weil Zollermässigungen zu Gunsten einzelner Uferstaaten nicht vor die Revisionskommission gehörten, sondern es hierzu eines besondern, von dieser Kommission unabhängig zu verhandelnden Vertrags bedürfe.

---

Esslinger Zoll. Der Dänische Bevollmächtigte beantragte in der 10. Konferenz und später nochmals in der 39. Konferenz diesen anomalen Zoll in Uebereinstimmung mit der Elbakte festzustellen und die „geringe Schreibgebühr" als für sich bestehend gänzlich zu deliren, wogegen Lübeck und Hamburg ihre Rechte verwahrten. Eine weitere Folge hatte die Anregung nicht.

---

Stader oder Brunshauser Zoll. In der 5. Konferenz (den 23. Aug. 1842) bemerkte der Dänische Bevollmächtigte, dass er seine Anträge wegen endlicher Regulirung der Angelegenheit des Zolls zu Brunshausen vorläufig aussetzen wolle, in der Erwartung, dass die zwischen dem Hannoverschen und dem Englischen Gouvernement über diesen Gegenstand in London gepflogenen Verhandlungen bald geschlossen und deren Resultat der jetzt versammelten Elbeschiffahrts-Kommission würde vorgelegt werden.

In der 9. Konferenz (den 6. Sept. 1842) gelangte an die Kommission abseiten des Sächsischen Ministeriums folgende Eröffnung:

„Es sei von der Grossbritannischen Gesandtschaft am hiesigen Hofe im Auftrage ihrer Regierung der Entwurf zu einem zwischen der Grossbritannischen und der Hannoverschen Regierung hinsichtlich der künftigen Zollerhebungen zu Stade oder Brunshausen getroffenen Uebereinkunft abschriftlich mitgetheilt, und dabei zugleich ersucht worden, von diesem Entwurfe der gegenwärtigen Revisionskommission Kenntniss zu geben und derselben dabei zu eröffnen, wie die Grossbritannische Regierung nicht nur bereit sei, obige Uebereinkunft zu unterzeichnen, sondern auch verhoffe, es würde den Elbuferstaaten rathsam erscheinen, in demselben Sinne Vereinigungen mit Hannover zu treffen.“

Abschriften des Entwurfs wurden sämmtlichen Bevollmächtigten mitgetheilt, die den Gegenstand ad referendum nahmen.

In der 22. Konferenz (den 13. Dec. 1842) fand der Dänische Bevollmächtigte sich veranlasst, die Erörterung über den Stader Zoll wieder aufzunehmen, da Gründe zu der Annahme vorlägen, dass die Verhandlungen darüber in London zu keinem Resultate geführt hätten, und den Hannoverschen Bevollmächtigten aufzufordern, sich nunmehr über die Ansichten seines Gouvernements hinsichtlich des Zolls zu Brunshausen auszusprechen.“

Dieser bemerkte hierauf: — — „Gegenwärtig nimmt, den ihn bekannt gewordenen Wünschen anderer Regierungen gern entgegenkommend, die Hannoversche Regierung keinen Anstand, über eine verbesserte Tarifirung und Einrichtung des Brunshauser Zolls bei der gegenwärtigen Elbschiffahrts-Revisionskommission eine Verhandlung eintreten zu lassen, insofern das Einverständniss zu folgender äusserer Behandlung dieser Angelegenheit erfolgen wird.

Meine Regierung hält es nämlich zur Erzielung einer Einigung für erforderlich, dass einer direkten Verhandlung zwischen den zunächst Betheiligten die gründliche Prüfung des Gegenstandes durch eine unbefangene Vermittelungsinstanz vorangehe. Ich habe demnach den Wunsch auszusprechen, dass die Regierungen von Oesterreich, Preussen und Sachsen geneigt sein mögen, die Vermittelung dieser Angelegenheit durch

ihre Bevollmächtigten bei der gegenwärtigen Revisionskommission zu übernehmen, dergestalt, dass diese Bevollmächtigten ein Komité bilden, welches die meinerseits einzugebenden Propositionen und Nachweisungen zu prüfen, bei Bearbeitung dieser Sache behufs entgegenzunehmender Erläuterungen und Desiderien mit mir sowie mit den Bevollmächtigten der zunächst betheiligten Staaten, Dänemark und Hamburg, in fortlaufende Verbindung zu treten, und demnächst einen Vorschlag zur künftigen umfassenden Regulirung des Gegenstandes in der Revisionskommission den Mitgliedern derselben zur definitiven Erklärung vorzulegen haben würde."

Man ging allseitig auf diesen Vorschlag ein und die genannten Bevollmächtigten wurden als Vermittelungskomité konstituirt.

Das Vermittelungskomité stattete unterm 7. April 1843 ein ausführliches Gutachten ab, und nachdem von verschiedenen Seiten, namentlich aber von Hamburg, gegen die Vorschläge desselben und gegen die in demselben enthaltenen Ausführungen in Bezug auf die in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse mehrfache Bedenken sowie neue Materialien zur Berechnung der präsumtiven Einnahmen nach dem vorgeschlagenen neuen Tarif eingegangen waren, unterm 17. Oktober 1843 ein ferneres Gutachten, welche Aktenstücke indess in die eigentlichen Konferenzprotokolle nicht aufgenommen werden sollten. (S. u.)

Aus den Erörterungen dieser Gutachten über die rechtliche Lage der Sache werden nachstehend die auf den Hauptpunkt, die Begründung des neuen Tarifs, nicht auf Grundlage der alten Zolltaxe von 1692, sondern auf die thatsächliche Zollerhebung im Jahre 1821 sich beziehenden Abschnitte vorgelegt. — Im ersten Gutachten (vom 7. April 1843) heisst es hierüber: „Bei der Ungewissheit, welche sich rücksichtlich des Verzollungsmassstabes und der Hebesätze, in Ermangelung eines gehörig publicirten Tarifs, ferner durch allmähliches Verlassen der unterm 15. August 1692 veröffentlichten, rektificirten Elbzolltaxe, und endlich durch das schwankende und anscheinend willkürliche Verfahren von seiten der Hannoverschen Zollbehörden in dieser Beziehung herausgestellt hat, dürfte es in der That nicht leicht sein, obige Frage zu beantworten. Die freie Stadt Hamburg behauptet, dass nur $^1/_{16}$ Procent des Werths der Gegenstände erhoben werden dürfe, und stützt sich dabei auf gedachte Elbzolltaxe vom Jahre 1692, welcher der angegebene Verzollungsmassstab zum Grunde liegen und welche recessmässig (zwischen der Krone Schweden und der freien Stadt Hamburg) damals festgestellt worden sein soll.

Gleiche Berufung auf diese Elbzolltaxe ist von Dänischer Seite bewirkt worden.

Ehe daher das Komité zu näherer Entwickelung der auf den wahren, rechtlichen Standpunkt, aus welchem obige Frage zu beurtheilen und zu

beantworten sein dürfte, führenden Gründe übergeht, liegt es ihm zuvörderst ob, die erwähnten Hamburgischen und Dänischen Ansprüche näher zu beleuchten.

Prüft man nämlich die Elbzolltaxe vom Jahre 1692 genauer, so gelangt man zu der Ueberzeugung, dass der Verzollungsmassstab von $\frac{1}{16}$ Procent des Werthes nur bei einigen Artikeln zur Anwendung gekommen ist, bei allen übrigen, die grosse Mehrheit ausmachenden Waarengattungen hingegen feste Sätze, theils nach dem Gewicht, theils nach dem Längenmass, theils nach der Stückzahl, theils endlich per Collo bestimmt sind, deren Beträge, wenn man die damaligen Waarenwerthe nur approximativ mit ihnen vergleicht, nicht weniger als $\frac{1}{16}$ Procent der letztern repräsentiren, vielmehr dieses Mass bei weitem überstiegen zu haben scheinen. Ergibt sich also schon hieraus, dass in der Allgemeinheit, in welcher es von seiten Dänemarks und Hamburgs geschehen, keineswegs behauptet werden kann,

> jener Elbzolltaxe liege der Massstab von $\frac{1}{16}$ Procent des Werths zum Grunde,

so widerlegt sich dieser Satz auch durch einige ausdrückliche Bestimmungen dieser Zolltaxe selbst, in welcher es z. B. rücksichtlich der darin nicht speciell benannten Waaren heisst:

> „auf solchen Fall bleibt es bei der wohl fundirten Regel der alten Rollen, dass dieselben allemal nach dem rechten Werth müssen angegeben und dafür von jedem 100 Mark Werdey ein Schilling am Zoll bezahlt werden.“

Hierdurch ist klar und deutlich angezeigt, dass fraglicher Verzollungsmassstab nur für die nicht besonders benannten Waaren, wie in den ältern Rollen, keineswegs aber für alle übrigen in der damaligen Elbzolltaxe benannten Waarenartikel als allgemein leitendes Princip angenommen war.

Demnächst enthält zwar die zu dieser Elbzolltaxe gehörende Publikationsverordnung vom 8. August 1692 folgende Stelle:

> „Den dabei wohl angezielten Zweck um so viel erspriesslicher und vollkommener zu erheben, als auch aus dem Mittel des löbl. Magistrats der benachbarten Stadt Hamburg, als welche gleichsam das Centrum, dahin aller Handel und Kaufmannschaft seewerts her nach der Elbe sich neigt und seinen Zufluss nimmt, gewisse Deputirte sich eingefunden, hat hiesiges Königliches Generalgouvernement, in Kraft des von Ihrer Königl. Majestät darüber auch insonderheit erhaltenen allergnädigsten Befehls wegen beständiger Rectificirung obangeregter Zollrollen zu unterschiedlichen Malen mit denselben conferiren lassen, dadurch man endlich durch göttliche Verleihung der Sachen auch soweit einig worden, dass mit einhelliger Beliebung nachfolgende Rolle zum künftigen Regle-

ment, wonach bei hiesiger Königlicher Zollstätte am Elbstrom (jedoch der Stadt Stade ihr absonderliches Recht dabei in alle Wege unverrückt vorbehalten) alle und jede Sorten der Waaren und Kaufmannschaften zu taxiren und der Zoll unweigerlich zu entrichten und abzutragen, verfasst und festgesetzt, auch damit männiglich, dem es angehen kann, sich so viel sicherer darnach zu richten haben möge, zum öffentlichen Druck befördert und publicirt worden."

Das Komité vermag jedoch in vorstehender Stelle einen Beweis dafür,

dass die in Rede stehende Zollrolle, Hamburg gegenüber, die regelmässige, für alle Zeiten unabänderliche Verzollungsnorm bilde,

um so weniger zu erblicken, als dies eine klare, ausdrückliche Stipulation erfordert haben würde, während aus der allegirten Stelle etwas mehreres nicht, als das Einverständniss Hamburgs mit der damals entworfenen Zolltaxe gefolgert werden kann. Dass aber dieses Einverständniss als nothwendige Bedingung der Gültigkeit jener Elbzolltaxe habe betrachtet werden müssen, lässt sich durch nichts vertheidigen. Vielmehr muss es lediglich dem von Schweden bei jener Gelegenheit gegen Hamburg an den Tag gelegten konciliatorischen Benehmen zugeschrieben werden, wenn letzteres von ersterem bei Entwerfung der Rolle um seine Ansicht und Zustimmung befragt worden ist, um etwaigen Querelen des Hamburger Handelsstandes in Zeiten vorzubeugen.

Für die Richtigkeit dieser Meinung spricht aber hauptsächlich der Umstand,

dass in dem eigentlichen, zwischen der Krone Schweden und der freien Stadt Hamburg abgeschlossenen Recesse vom 17. März 1691, welcher gleichzeitig mit der Elbzolltaxe durch angezogene Verordnung vom 8. August 1692 publicirt worden, — der letzteren mit keiner Silbe gedacht, noch weniger aber von einem unabänderlichen oder nur mit Zustimmung Hamburgs abzuändernden Tarif die Rede ist.

Vermag unter diesen Umständen das Komité schon die Ansprüche Hamburgs als rechtlich begründet nicht anzuerkennen, so befindet es sich rücksichtlich der gleichen Ansprüche Dänemarks in dem nämlichen Falle. Denn hier ist besonders noch zu berücksichtigen, dass die damals zwischen Schweden und Hamburg stattgefundenen Verhandlungen für Dänemark durchaus res inter alios actae waren.

Das Komité musste bei Beurtheilung obiger Frage von dem, an sich auch gewiss ganz richtigen Satze ausgehen,

dass der Stader oder Brunshauser Zoll ein „Elbzoll" sei.

Die Deutschen Reichsstände pflegten bekanntlich seit dem Westphälischen Frieden ihre Zollregalien als einen Ausfluss ihrer, von Kaiser

und Reich grösstentheils unabhängig gewordenen Landeshoheit zu betrachten und demgemäss die Zollrollen nach den wechselnden finanziellen, kommerziellen, industriellen oder sonstigen politischen Verhältnissen zu ändern und im Ganzen oder Einzelnen zu mindern oder zu erhöhen. Insbesondere unterliegt es keinem Zweifel, dass ihre Befugniss zu Einführung und Erhöhung oder Wiederaufhebung von Transitzöllen, sowol auf Land- als Wasserstrassen eine unbeschränkte und unbestrittene war. Nicht minder gewiss ist, dass die in dieser Beziehung hie und da noch bestehenden kaiserlichen Reservatrechte mit Auflösung des Deutschen Reichsverbands und der dadurch auf die Deutschen Landesherren übergegangenen völligen Souveränität erloschen sind.

Die ganz gleiche Befugniss der Hannoverschen Regierung in Bezug auf den Staderzoll kann unter diesen Umständen um so weniger in Abrede gestellt oder unbeachtet gelassen werden, als ähnliche Verhältnisse anderer Elbuferstaaten bei der ersten Elbschiffahrtskommission gebührende Berücksichtigung gefunden haben, und als es jedenfalls unstatthaft erscheinen dürfte, bei Beurtheilung dessen, was Hannover in Ansehung des Stader Zolls, wenigstens seit der Auflösung des Deutschen Reichsverbandes anzuordnen für gut befunden, auf die früheren, ungültig gewordenen Deutschen Reichsgesetze zurückzugehen.

Erst mit der Wiener Kongressakte trat im Jahre 1815 bezüglich der Stromzölle mit obigen Befugnissen eine Aenderung ein, insofern nämlich durch den Art. 110 derselben eine allgemeine, soweit thunlich (autant que faire se pourra), nach einem übereinstimmenden System zu bewirkende Regulirung der Flussschiffahrtsabgaben auf den konventionellen Deutschen Strömen, ingleichen durch Art. 111 der Grundsatz vorgezeichnet wurde, dass die einmal regulirten Zölle anders nicht, als nur durch gemeinschaftliche Uebereinkunft sämmtlicher Uferstaaten erhöht, auch über die einmal festgestellten, andere (neue) Zölle nicht eingeführt werden dürfen.

Diesen konventionellen Bestimmungen ist in Bezug auf die oberelbischen Zölle durch die Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 überall Genüge geleistet. Wenn aber rücksichtlich des Brunshauser Zolles, laut Art. 15 gedachter Akte, die übrigen Uferstaaten, mit Ausnahme Dänemarks und Hamburgs, allen weitern Erörterungen (infolge einer Weigerung Hannovers, deren Grund seine Widerlegung bereits oben gefunden hat) unter der Bedingung damals entsagt haben, dass der Kommission der Brunshauser Zolltarif mitgetheilt und letzterer, insofern nicht eine Veränderung der Fastagen und Gebinde nur eine Deklaration der Verzollungsprincipien nöthig machen sollte, nicht anders als im Einverständnisse der dabei interessirten Staaten und namentlich der freien Stadt Hamburg, verändert oder erhöht werde, während sich Dänemark und Hamburg alle, auf Grund bestehender Observanzen und Verträge be-

ruhenden Gerechtsame dergestalt verwahrt haben, dass ihnen in Beziehung auf den Stader Zoll res integra verblieben ist; so wird zugleich hierdurch und durch das oben Gesagte der Standpunkt bezeichnet, von welchem das Komité bei Beurtheilung der Brunshauser Zolltariffrage auszugehen hat.

Es kann nämlich gar keinem Zweifel unterliegen, dass ungeachtet der von Oesterreich, Preussen, Sachsen, Mecklenburg und Anhalt damals an den Tag gelegten Verzichtung auf nähere Erörterungen wegen des Brunshauser Zolles und ungeachtet der in erwähntem Artikel der Elbakte unverkennbar liegenden stillschweigenden Anerkennung des von Hannover wirklich ausgehändigten Zolltarifs, dennoch den konventionellen Bestimmungen der Wiener Kongressakte, Art. 108—116, als allgemeinen, von sämmtlichen Deutschen Staaten gegenseitig eingegangenen Verpflichtungen, von der Hannoverschen Regierung (wozu dieselbe auch bereit ist) rücksichtlich des Stader Zolles Genüge geschehen müsse, weil eben letzterer ein Elbzoll und jener Verzicht nicht von sämmtlichen Elbuferstaaten geleistet worden ist, während die Wiener Kongressakte doch stets allseitiges Einverständniss der Uferstaaten voraussetzt.

Wol aber ist das Komité von der Ueberzeugung durchdrungen, dass die Anwendung jener konventionellen Bestimmungen nur unter den, von den eigenthümlichen Verhältnissen des Stader Zolles nothwendig gebotenen Modifikationen zu erfolgen habe. Diese Verhältnisse sind auf der Unterelbe durchaus verschieden von denen auf der Oberelbe. Beispielsweise erinnert das Komité an die Eigenthümlichkeit, dass der Brunshauser Zoll nur bei der Auffahrt, nur von Seeschiffen und nur von den über See in die Elbe kommenden Waaren erhoben wird, während die Zölle an den Zollstätten der Oberelbe zu Berg und zu Thal, von den Fahrzeugen und Waaren aller Art entrichtet werden müssen, ferner an den Umstand, dass die Brunshauser Zollstelle ganz isolirt an der Unterelbe dasteht und sowol deshalb, als auch wegen der soeben angedeuteten Eigenthümlichkeit in Ansehung der zollpflichtigen Gegenstände ganz anderer Kontroleformen bedarf, als die Zollstätten der Oberelbe, welche sich in dieser Beziehung gegenseitig unterstützen. Es liegt daher auf der Hand, dass das auf der Oberelbe vereinbarte Zollerhebungssystem auf den Stader Zoll nicht im mindesten passt, und dass namentlich für denselben ein besonderer, von dem der Oberelbe wesentlich verschiedener Zolltarif aufgestellt werden müsse. Diese Ausnahme von der im 110. Art. der Wiener Kongressakte aufgestellten Regel

> Le système, qui sera établi, tant pour la perception des droits, que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière etc.

erscheint hier nicht allein durch obige Umstände vollkommen gerechtfertigt, sondern auch im Hinblick auf die Worte:

„autant que faire se pourra“
nichts weniger als im Widerspruch mit dem gedachten Artikel.

Den im 111. Artikel der Wiener Kongressakte enthaltenen Bestimmungen endlich glaubt das Komité vollständig zu entsprechen, wenn es bei seinen weiter unten zu machenden Vorschlägen rücksichtlich des neu aufzustellenden Tarifs

1) als Verzollungsmassstab das Gewicht;
2) in Bezug auf die Geldsätze als Basis nicht die, auf die dermaligen kommerziellen und industriellen Zustände keineswegs mehr passende und längst ausser Anwendung gekommene Elbzolltaxe von 1692, sondern vielmehr den von der Hannoverschen Regierung im Jahre 1821 vorgelegten und von der Majorität der Elbuferstaaten indirekt anerkannten Tarif annimmt und endlich
3) hierbei überall die Erleichterung des Schiffahrtsverkehrs auf der Unterelbe thunlichst berücksichtigt,

womit allenthalben die Hannoversche Regierung vorläufig sich auf das bereitwilligste einverstanden gezeigt hat.“

Im fernern Gutachten (vom 17. Oktober 1843) wird über die für die neue Regulirung der Brunshauser Zollverhältnisse angenommene Basis, nachdem die auf Anlass des frühern Gutachtens eingegangenen Vorlagen der verschiedenen näher betheiligten Regierungen erwähnt sind, Folgendes bemerkt:

„Das Komité hat alle in diesen Aktenstücken aufgeführten Gründe genau geprüft; es hat die Motive, die die verschiedenen Regierungen im eigenen Interesse ihrer Länder ausgesprochen haben, sorgfältig erwogen und ist endlich zum folgenden Endresultate seiner Berathungen gelangt.

Als das Vermittelungskomité die rechtliche Beleuchtung des Stader Zollregals und der in Bezug auf dasselbe obschwebenden, namentlich die Interessen Dänemarks und Hamburgs berührenden Fragen unternahm, geschah es lediglich zu dem Zwecke, um sich selbst auf denjenigen Standpunkt zu stellen, von welchem aus allein eine richtige Beurtheilung und Abwägung der gegenseitigen Ansprüche und demnach auch nur die Wahl zweckentsprechender Vermittelungsvorschläge möglich war. Da die Mitglieder des Komité solchen Staaten angehören, welche hierbei unmittelbar nicht betheiligt sind, so streitet schon die Vermuthung dafür, dass von ihnen der Gegenstand mit Ruhe und Unparteilichkeit untersucht und erörtert worden sein dürfte, und dass von ihnen überall nur den strengen Anforderungen des Rechts, der Billigkeit, Gründlichkeit und Pflicht Folge geleistet worden ist.

Das Komité hat bereits in seinem frühern Gutachten näher entwickelt und wiederholt nochmals, dass eine rechtliche Entscheidung über die in der angedeuteten Beziehung erhobenen Ansprüche ganz ausserhalb seiner Kompetenz und Wirksamkeit liegt. Es bevorwortet daher

angelegentlichst, dass jede Debatte über Rechtsansichten vermieden werde, weil die hieraus sich bildende Verschiedenheit der Meinungen einem glücklichen Abkommen hinderlich sein und zu nichts führen dürfte, indem Hannover in der 22. Konferenz ausdrücklich erklärt hat, in eine Erörterung, welche die Rechtmässigkeit des Status quo des Stader Zolls, wie dieser in Gemässheit des der Elbschiffahrtskommission überreichten Tarifs noch immer besteht, zum Gegenstand hätte, nicht eingehen zu wollen.

In Erwägung dieser Betrachtungen hat demnach das Vermittelungskomité geglaubt, für jetzt und bis auf weiteres einer nähern Eingehung auf die zu B angegebene Entwickelung des Hamburgischen Bevollmächtigten in dieser Beziehung sich noch enthalten zu müssen. Dasselbe behält sich vielmehr vor, auf diesen Gegenstand später zurückkommen zu dürfen, wenn solches wider Verhoffen erforderlich sein sollte, und geht sofort auf den Stader Zolltarif, als den Hauptgegenstand der Verhandlungen, über.

Es gereicht dem Komité hierbei zuvörderst zur Genugthuung, dass die von demselben stets behauptete, von einigen Seiten aber bezweifelte, Nothwendigkeit, durch Aufstellung eines den Anforderungen einer geregelten Zollverwaltung entsprechenden Tarifs eine feste Grundlage für die weitern Verhandlungen zu gewinnen, nunmehr wol allgemein anerkannt worden ist.“ —

In dem vom Vermittelungskomité zuerst vorgelegten Tarifentwurfe waren für viele bedeutende Artikel beträchtlich höhere Zollsätze beantragt als schliesslich genehmigt wurden, wie unter andern für Steinkohlen pr. Ctr. 2 Pf. (red. auf 1 Pf.), für Kaffee pr. Ctr. 2 gGr. (red. auf 1 gGr.), für Schwefel pr. Ctr. 9 Pf. (red. auf 6 Pf.) etc. etc. — Die im Rechnungsjahre vom 1. Juli 1840 bis 1. Juli 1841 erhobene Gesammteinnahme beim Brunshauser Zoll hatte Hannover auf 239,181 Thlr. 23 gGr. 7 Pf. (incl. der auch künftig zur Erhebung kommenden Wachtmannschaftsgebühren etc. zum Belauf von 3466 Thlr. 16 gGr. 7 Pf.) angegeben, wogegen, der Berechnung des Vermittelungskomité zufolge, derselbe Verkehr nach dem im zweiten Gutachten vorgeschlagenen neuen Tarif verzollt, nur einen Ertrag von 200,016 Thlr. 15 gGr. 10 Pf., oder einen Einnahmeverlust von 35,698 Thlr. 15 gGr. 2 Pf. für Hannover ergeben würde.

Die formelle Behandlung der Stader-Zollangelegenheit in der Revisionskommission selbst trat erst wieder ein in der 39. Konferenz (den 19. Oktober 1843), worüber das Protokoll folgendes berichtet:

„Von den Mitgliedern des in der 22. Konferenz gebildeten Vermittelungskomité für die Regulirung der Brunshauser Zollverhältnisse wurde hierauf das von ihnen verfasste Gutachten nebst den dazu gehörigen Entwürfen der diesfälligen Vertrags-

urkunde, des Regulativs und des Tarifs, unter Bezugnahme auf die zur beliebigen Einsicht bereitliegenden Akten, vorgetragen.

Der Hamburgische Bevollmächtigte: In dem Schreiben vom 10. August d. J., mittels welches ich die in dem soeben vorgelesenen Bericht erwähnte Entwickelung der Hamburgischen Rechtsansprüche zu übergeben die Ehre hatte, war der, auch mündlich von mir wiederholte Wunsch ausgesprochen, dass diese Entwickelung in gleicher Weise wie die des verehrlichen Komité durch den Druck zur Kenntniss der in der Revisionskommission vertretenen allerhöchsten und höchsten Regierungen gebracht werde. Da dies nicht geschehen ist, so würde ich mir erlauben, das fragliche Memoir heute zu Protokoll zu geben, wenn nicht aus den heutigen Mittheilungen hervorginge, dass das erste gedruckte Gutachten des verehrlichen Komité nicht Theil des Protokolls zu werden bestimmt sei. Ich werde mich deswegen darauf beschränken, meiner Regierung anheimzustellen, ob sie sich veranlasst sehen werde, jene Entwickelung drucken zu lassen, in welchem Fall ich die Ehre haben werde, den übrigen Herren Kommissarien Abdrücke zuzustellen.

Die Mitglieder des Vermittelungskomité finden sich infolge vorstehender Erklärung des Hamburgischen Kommissars veranlasst, die Gründe kurz anzudeuten, aus welchen sie nicht geglaubt haben, auf den fraglichen Wunsch des genannten Bevollmächtigten eingehen zu dürfen. Erstens wollten sie, wie auch in dem Gutachten selbst schon bemerkt ist, jede fernere Diskussion über die Rechtsverhältnisse vor der Hand vermeiden. Hiernächst ist aber auch zu erwägen, dass die Komitégutachten ebenso wie alle Erklärungen und Erwiderungen der übrigen Kommissarien als Theile der Komitéakten betrachtet, zu denselben gebracht worden sind, und dass letztere sämmtlichen Kommissarien und Regierungen zur beliebigen Einsicht jederzeit offenstehen. Der Druck der Komitégutachten nebst Beilagen sollte dazu dienen, jeden der Bevollmächtigten baldigst in den Besitz eines Exemplars und so in den Stand zu setzen, dass er diese umfänglichen Arbeiten nicht nur ruhig prüfen, sondern auch seiner respektiven Regierung mit möglichster Beschleunigung darüber berichten könne. Keineswegs beabsichtigt das Komité, seine Gutachten zu den Kommissionsprotokollen zu geben. Hätte daher dasselbe dem Antrage des Hamburgischen Bevollmächtigten entsprechen wollen, so war kein Grund vorhanden, auch den andern betheiligten Kommissarien den Druck ihrer Eingaben zu versagen, was in den Geschäftsgang bedeutende Verzögerung und Weitläufigkeit gebracht haben würde.

Der Hannoversche Bevollmächtigte: Indem er den Komitémitgliedern für ihre Bemühungen seinen aufrichtigen Dank sage, verbinde er damit die Versicherung der Bereitwilligkeit, die Vorschläge des Komité seiner allerhöchsten Regierung zu referiren und, soviel an ihm liege, dahin zu wirken, dass die schwierige und verwickelte Angelegen-

heit baldthunlichst zu einem gedeihlichen Ausgang gelange. Dazu glaube er beitragen zu können, indem er schon jetzt erkläre,

erstlich, dass seine Regierung, wenn sie den zuerst verlesenen Separatartikel, die Revision der Zollsätze für Manufakturwaaren und Kaffee betreffend, auch vielleicht anzunehmen geneigt sein sollte, denselben doch ihrerseits nicht als Bedingung des Abkommens betrachten, sondern dessen Annahme lediglich der Entschliessung der übrigen Staaten anheimstellen werde;

zweitens, dass er zu seinem Bedauern eine bestimmte Verpflichtung, den ganzen Tarif schon im Jahre 1848 und so ferner einer Revision in der Art zu unterziehen, dass die Maximalsätze nach Massgabe der wechselnden Waarenpreise jederzeit auf ein Viertel Procent vom Werthe zu reduciren seien, namens seiner allerhöchsten Regierung unbedingt abzulehnen habe.

Wie der Hannoversche Bevollmächtigte, erklärten auch alle übrigen Kommissionsmitglieder die Vorschläge des Vermittelungskomité ad referendum zu nehmen."

42. Konferenz (den 29. Februar 1844): „Nachdem laut des 39. Konferenzprotokolls vom 19. Oktober vorigen Jahres §. 194 die behufs vertragsmässiger Regulirung des Brunshauser Zolles von dem Vermittelungskomité vorgelegten Entwürfe eines Staatsvertrags und Regulativs nebst Anlagen, theils im Wege diplomatischer Kommunikationen, theils durch vertrauliche Verständigungen zwischen den Kommissarien noch einige Veränderungen und Zusätze erhalten hatten, welche in den Anlagen (ausschliesslich jedoch des Separatartikels C) aufgeführt sind, war diese Angelegenheit im Schoosse der Kommission auf folgenden Standpunkt gelangt.

Die Hannoversche Regierung hatte sich laut der von deren Bevollmächtigten dem Präsidio am 8. Januar dieses Jahres überreichten Note zur Annahme der Vorschläge unter der Voraussetzung bereit erklärt, dass diese Ihre Erbietung allen übrigen Elbuferstaaten genügend erscheinen und zum unmittelbaren Abschlusse eines Vertrags führen würde.

Der Senat der freien und Hansestadt Hamburg hatte durch seinen Bevollmächtigten mittels einer unter dem 8. Jan. 1844 bei dem Präsidio eingereichten Note mehrere Anträge gestellt, welchen der Hannoversche Bevollmächtigte theilweise entgegengekommen war, weiter als geschehen zu entsprechen aber sich völlig ausser Stande zu befinden erklärt hatte.

Sämmtliche übrige Elbuferstaaten hatten sich bereits damit einverstanden erklärt, den Gegenstand durch Annahme der von der Hannoverschen Regierung gemachten Erbietungen als befriedigend erledigt anzunehmen, wobei nur von der Preussischen Regierung der Wunsch, dass bei der jedesmaligen Verzollung die vorkommenden fremden Gewichte auf Hamburger Pfunde zu reduciren seien, im Interesse möglichst ge-

nauer Zollabfertigung wiederholt, im Laufe der spätern Verhandlungen jedoch auch hiervon abgesehen worden war.

Der Bevollmächtigte der freien und Hansestadt Hamburg hatte sich bisher zu einer definitiven Erklärung nicht ermächtigt gefunden, jedoch wiederholt und dringend darauf aufmerksam gemacht, dass der Senat auf die Verabredung eines Maximums von einem Viertelprocent der Waarenpreise, wenn auch unter Ausnahme einer Anzahl der einträglichsten Tarifpositionen, ein entscheidendes Gewicht legen müsse, und dass deshalb eine Verständigung über diesen Punkt im höchsten Grade wünschenswerth sei.

Der Hannoversche Bevollmächtigte hatte hierauf zu dem Versuche einer solchen Verständigung sich in dem Falle für ermächtigt und bereit erklärt, dass er diesen Punkt als die letzte in dieser ganzen Angelegenheit noch bestehende Differenz betrachten, und ein Abkommen darüber ohne fernere Verzögerung erreicht werden könne.

In der heutigen Sitzung, welche zunächst zur protokollarischen Feststellung der durch die bisherigen vertraulichen Verhandlungen gewonnenen Resultate bestimmt war, wurde von den Bevollmächtigten für Hannover und Hamburg angezeigt, dass, nachdem letzterer dem ersteren gestern schriftlich erklärt habe, dass der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, um den einhelligen Wünschen aller übrigen Elbuferstaaten entgegenzukommen, seine Zustimmung zu dem Vertrage nur noch von einer Verständigung über das bei Tarifrevisionen, jedoch unter Ausschluss einer Anzahl von Waarenartikeln, zu Grunde zu legende Maximum von $1/4$ Procent der Waarenpreise abhängig mache, zwischen beiden eine Unterhandlung über den letztbezeichneten Gegenstand gepflogen worden sei. Das Ergebniss derselben enthalte der Separatartikel C, zu welchem indessen von dem Bevollmächtigten der freien und Hansestadt Hamburg die Genehmigung seiner Regierung habe vorbehalten werden müssen, von dem Hannoverschen Bevollmächtigten aber die Zustimmung seiner Regierung nur unter der Voraussetzung habe ausgesprochen werden können, dass die Genehmigung des Ganzen, mit Einschluss des Separatartikels C, von seiten des Senats der freien und Hansestadt Hamburg spätestens binnen vierzehn Tagen erfolge, und dass damit alles, was die Regulirung des Brunshauser Zolls betreffe, bei der hiesigen Kommission als definitiv erledigt betrachtet und zur allseitigen Vollziehung des hierüber abzuschliessenden Vertrags ohne fernern Verzug führen werde."

Hier folgen die dem Staatsvertrage beigefügten Separatartikel und ausserdem als Separatartikel E zu §. 2 No. 2 des Regulativs:

„Die Hannoversche Regierung wird den in der Vorstadt St. Georg wohnenden, wirklichen Hamburgischen, mit dem Bürgereide verpflichteten Bürgern auf den Fall, wenn genannte Vorstadt mit der Stadt in gericht-

licher und administrativer Beziehung völlig gleichgestellt werden sollte, die Zollbefreiung für deren Propregut unter den nämlichen Bedingungen zugestehen, unter welchen solche die in der Stadt wohnenden Hamburger Bürger zu geniessen haben."

---

„Die Kommission, mit Ausschluss der Bevollmächtigten von Hannover und Hamburg, vereinigte sich hierauf zu folgender Erklärung:

Das angezeigte Resultat der zwischen den vorgenannten beiden Bevollmächtigten vorläufig stattgefundenen Verständigung werde mit der aufrichtigsten Freude entgegengenommen und als den Ansichten sämmtlicher übrigen Elbuferstaaten entsprechend anerkannt. Die Kommissarien bezeugen, dass ihre Regierungen angelegentlichst wünschen, diese schwierige und verwickelte Angelegenheit durch das zeitige Eintreffen der Erklärung des hohen Senats der freien und Hansestadt Hamburg zu völligem Abschluss gefördert zu sehen."

„In Betreff des Separatartikels E erklärte der Hamburgische Bevollmächtigte, noch nicht mit definitiven Instruktionen versehen zu sein; er müsse sich deswegen eine Erklärung darüber, ob derselbe unter die Zahl der Separatartikel aufzunehmen sei oder nicht, noch bis zum Eintreffen der definitiven Erklärung des Senats über die Annahme der vorgelegten, den Stader Zoll betreffenden Entwürfe vorbehalten.

Die übrigen Kommissarien erwiderten hierauf, dass ihre Regierungen rücksichtlich dieses Punktes es lediglich dem hohen Senate der freien und Hansestadt Hamburg anheimstellen würden, ob der Separatartikel E in der vorstehenden Fassung aufgenommen werden oder gänzlich hinwegbleiben solle."

---

## Elbschiffahrts-Verträge,

geschlossen und unterzeichnet zu Dresden am 13. April 1844.

### II. Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821.

In Gemässheit des Art. 30 der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 haben die Elbuferstaaten zur Berathung von Massregeln, welche nach neuern Erfahrungen zur Beförderung des Handels und der Schiffahrt auf der Elbe geeignet sind, und zur Vereinbarung über die zu solchem Zwecke gemeinschaftlich zu fassenden Beschlüsse, den Zusammentritt einer zweiten Elbschiffahrts-Revisionskommission zu Dresden veranlasst.

Zu dieser haben

*[folgen die Namen der Staaten und der Bevollmächtigten.]*

abgeordnet und bevollmächtigt, welche, nach Auswechselung ihrer, in gehöriger Form befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratifikation ihrer allerhöchsten, höchsten und hohen Vollmachtgeber, über folgende Erläuterungen, Ergänzungen und Abänderungen verschiedener Artikel der Elbschiffahrtsakte einig geworden sind, wodurch zugleich auch das auf diese Akte sich beziehende Schlussprotokoll d. d. Hamburg, den 18. Sept. 1824, und dessen Anlagen ausser Kraft treten.

### Zu den Artikeln I. und II.

§. 1. Die Bestimmungen der Elbschiffahrts- und dieser Additionalakte über die Berechtigungen zur Elbschiffahrt finden auf den Transport sowol von Personen als von Gütern Anwendung.

Dampfschiffe auf der Elbe sind, so weit nicht nachstehend für dieselben besondere Vorschriften getroffen worden, gleich andern Fahrzeugen zu behandeln.

§. 2. Der Transport von Personen oder Gütern von der Nordsee nach jedem Elbuferplatze und von jedem Elbuferplatze nach der Nordsee steht den Schiffen aller Nationen zu.

Zum Schiffahrtsverkehr zwischen Elbuferplätzen verschiedener Staaten sind die Fahrzeuge sämmtlicher Uferstaaten ohne Unterschied berechtigt.

§. 3. Die Binnenschiffahrt auf der Elbe, d. h. die Befugniss zur Beförderung von Personen und Gütern von einem Elbuferplatze seines Gebietes nach einem andern Elbuferplatze desselben Gebietes, kann jeder Staat seinen Unterthanen vorbehalten; jedoch dürfen Schiffe eines Elbuferstaats, wenn sie bei Gelegenheit grösserer, vom eigenen Lande aus- oder dahin zurückgehender, Fahrten das Gebiet eines andern Elbuferstaates ganz oder theilweise durchfahren, in der Richtung ihrer Fahrt auch zwischen den Uferplätzen dieses letztern Gebietes Personen und Güter befördern. Diese Ausnahme gilt indessen nicht rücksichtlich der Fahrten unterhalb Hamburgs und Harburgs.

### Zum Artikel VII.

§. 20. Die Rekognitionsgebühr von den Fahrzeugen ist aufgehoben und es soll künftig nur der Elbzoll von den Schiffsladungen und Flosshölzern nach den im §. 23 bestimmten Sätzen fortbestehen.

### Zum Artikel VIII.

§. 21. An die Stelle dieses Artikels treten folgende Bestimmungen:

Der Elbzoll wird nach dem Bruttogewichte der Schiffsladungen und Flosshölzer erhoben.

Die dabei zu Grunde zu legende Gewichtseinheit ist der Elbzollcentner, welcher 100 Elbzollpfund enthält und 50 Kilogrammen gleichkommt.

§. 22. Für nicht leicht wägbare Gegenstände kommt, statt der Anlage No. 1 der Elbschiffahrtsakte und statt der Anlage A des Hamburger Schlussprotokolls vom 18. September 1824, die unter D beigefügte neue Gewichtstabelle zur alleinigen Anwendung.

## Zum Artikel IX.

§. 23. An Elbzoll sollen künftig auf der Strecke zwischen Melnick und Hamburg, statt der in den Art. IX und XI der Elbschiffahrtsakte und im §. 7 des Hamburger Schlussprotokolls angeführten Beträge, nicht mehr als 1 Thlr. 3 Sgr. 11 Pf. im 14-Thalerfusse, den Thaler zu 30 Silbergroschen oder 360 Pfennigen gerechnet, für den Elbzollcentner Bruttogewicht erhoben werden, und zwar

| | | |
|---|---|---|
| von Oesterreich | 2 Sgr. | 1 Pf. |
| „ Sachsen | 6 „ | 4 „ |
| „ Preussen | 16 „ | 7 „ |
| „ Anhalt-Köthen | — „ | 10 „ |
| „ „ Dessau | — „ | 10 „ |
| „ „ Bernburg | — „ | 10 „ |
| „ Hannover | 3 „ | 2 „ |
| „ Mecklenburg | 2 „ | 3 „ |
| „ Dänemark | 1 „ | — „ |
| mithin insgesammt 1 Thlr. | 3 Sgr. | 11 Pf. |

Die streckenweise Vertheilung dieser Tarifsätze wird durch die Anlage E bestimmt, welche an die Stelle der Beilage No. 2 des Artikels IX der Elbschiffahrtsakte und der Anlage B des Hamburger Schlussprotokolls tritt.

Jede Aenderung der Zollstrecken und jede Vermehrung der Erhebungsstellen bedarf der Zustimmung aller Uferstaaten.

§. 24. Die Zollpflicht tritt ein:

a) in Oesterreich, Sachsen und Preussen (mit Ausnahme der Lenzer Fähre), bei Berührung der Zollstätte;

b) in Anhalt, in Preussen bei der Lenzer Fähre, in Hannover, Mecklenburg und Lauenburg bei Berührung des Zollgeleitbezirks.

§. 25. Transitirende Schiffe können an dem ersten Erhebungsamte jedes Staates den Zoll für die ganze Strecke entrichten.

## Zum Artikel X.

§. 26. An die Stelle der in diesem Artikel und der in den §§. 4, 5, 6 und 11 des Hamburger Schlussprotokolls benannten Zollermässigungen und Befreiungen treten die in der Anlage F zusammengestellten erweiterten Ermässigungen und Befreiungen.

## Zum Artikel XI.

§. 27. Dieser Artikel wird infolge des §. 20 dieser Additionalakte aufgehoben.

## Zum Artikel XV.

§. 29. Der Brunshauser Zoll von den von der Nordsee gekommenen, elbaufwärts die Mündung der Schwinge passirenden Gütern ist durch den am heutigen Tage abgeschlossenen besondern Staatsvertrag regulirt und dadurch der Art. XV aufgehoben worden.

**Anlage E.**

**Vertheilung des Normal-Elbzollsatzes auf die einzelnen Strecken.**

| Uferstaaten, für deren Rechnung der Elbzoll erhoben wird. | Bezeichnung der Strecken. | Zu entrichtender Elbzoll vom Elbzollcentner = 50 Kilogramm in Kourant zum 14-Thalerfusse, 1 Thlr. = 30 Sgr. = 360 Pfge. | | | | | | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Für die einzelnen Strecken. | | | Für die ganze Strecke eines jeden Uferstaats. | | | |
| | | Rthl. | Sgr. | ₰ | Rthl. | Sgr. | ₰ | |
| Oesterreich . | 1) für die ganze Strecke von Melnick bis zur Sächsischen Grenze ....... | — | — | — | — | 2 | 1 | Der von Esslingen früher nach Hamburg verlegte Zoll wird nur von stromaufwärts aus Hamburg abgehenden Schiffen mit 4 Schilling Hamburger Kourant per Schiffslast von 4000 Pfund brutto (und einer geringen Schreibgebühr) entrichtet. |
| | 2) für die Strecke von Melnick bis Aussig | — | 1 | 1 | | | | |
| | 3) „ „ „ „ Aussig bis zur Sächsischen Grenze .................. | — | 1 | — | | | | |
| Sachsen .... | 1) für die ganze Strecke von der Böhmischen bis zur Preussischen Grenze | — | — | — | — | 6 | 4 | |
| | 2) für die Strecke von der Böhmischen Grenze bis Pirna................ | — | 1 | 6 | | | | |
| | 3) für die Strecke von Pirna bis Dresden | — | 1 | 6 | | | | |
| | 4) für die Strecke von Dresden bis an die Preussische Grenze ........... | — | 3 | 4 | | | | |
| Preussen.... | 1) für die ganze Strecke von der Sächsischen bis zur Mecklenburgisch. Grenze | — | — | — | — | 16 | 7 | |
| | 2) für die Strecke von der Sächsischen bis zur Anhaltschen Grenze ....... | — | 4 | 10 | | | | |
| | 3) für die Strecke von der Anhaltschen bis zur Mecklenburgischen Grenze . | — | 10 | 11 | | | | |
| | 4) für das Tochheimer Geleit ........ | — | — | 10 | | | | |
| | 5) aus dem Anhaltschen bis nach Dornburg (Anhalt) .................. | — | 2 | — | | | | |
| | 6) für den Kurs von u. nach Schnackenburg und Gegend ............... | — | 1 | 7 | | | | |
| Anh.-Bernb. | für die Berührung des Geleits von Coswig | — | — | 10 | — | — | 10 | |
| Anh.-Köthen | „ „ „ „ „ „ Rosslau | — | — | 10 | — | — | 10 | |
| Anh.-Dessau | „ „ „ „ „ „ Dessau | — | — | 10 | — | — | 10 | |
| Hannover . . . | 1) für die ganze Strecke von der Preussischen Grenze bis zum Boitzenburger Geleite ............................ | — | — | — | — | 3 | 2 | |
| | 2) für die Berührung des Geleits von Schnackenburg.................. | — | 1 | 1 | | | | |
| | 3) für die Berührung des Geleits von Hitzacker........................ | — | 1 | — | | | | |
| | 4) für die Berührung des Geleits von Bleckede .. .................... | — | 1 | 1 | | | | |
| Mecklenbg.-Schwerin . . | 1) für die ganze Strecke ............ | — | — | — | — | 2 | 3 | |
| | 2) für die Berührung des Geleits von Dömitz........................... | — | 1 | 2 | | | | |
| | 3) für die Berührung des Geleits von Boitzenburg ..................... | — | 1 | 1 | | | | |
| Dänemark . . | für die Berührung des Geleits Lauenburg | — | 1 | — | — | 1 | — | |
| | Summa für die Strecke von Melnick bis Hamburg ...... | — | — | — | 1 | 3 | 11 | |

## Anlage F.

## A. Classificirte Zusammenstellung der Elbzoll-Ermässigungen.

### I. Zu Einem Viertheil des Normalsatzes.

Alaun, auch gebrannter (Alumen ustum).

Asphalt (Judenpech), auch sonstiges Erdpech oder Erdharz; ingleichen Asphaltplatten.

Bimsstein, sowol roher wie geschlemmter und geformter.

Blei, rohes, in Blöcken, Mulden, Platten, Rollen etc.; auch altes; ingleichen Antimonialblei (Hartblei).

Chlorkalk, trockener, flüssiger, auch Chlorkalkwasser.

Eisen und Stahl und daraus verfertigte Gegenstände, als: Roheisen aller Art (daher auch Osemund); Luppeneisen (gefrischtes Eisen in der Gestalt von Luppen oder Kuchen); geschmiedetes Eisen in Stäben, auch wenn es zu feineren Sorten (Quadrateisen, façonirtem Eisen etc.) verarbeitet ist; Reckeisen, Reifeisen, Rundeisen, Eisenbahnschienen; Roh-, Cement-, Guss-, Frisch-, Gerberaffinirter und Rundstahl; desgleichen Eisen, welches zu groben Bestandtheilen von Maschinen und Wagen (Kurbeln, Achsen u. dgl.) roh vorgeschmiedet ist; Eisenblech aller Art, einschliesslich des gefirnissten und verzinnten; Bandeisen, Platten, Ambosse, Anker und Ankerketten, Bomben, Eisen- und Stahldraht, desgleichen grobe Gusseisenwaaren in Oefen, Platten, Gittern etc., auch Gewichte, Küpen, Kessel, Kugeln von Gusseisen, endlich gegossene eiserne Nägel.

Bemerk. Aexte, Degenklingen, Feilen, Hämmer, Hecheln, Haspeln, Holzschrauben, Kaffeetrommeln und Kaffeemühlen, Ketten, Maschinen von Eisen, geschmiedete Nägel, Pfannen, Plätteisen, Schaufeln, Schlösser, Schnallen, Schraubstöcke, Sensen, Sicheln, Stemmeisen, Striegeln, Thurmuhren, Waagebalken, Zangen und andere ähnliche Waaren aus geschmiedetem Eisen oder Eisenguss, aus Eisen und Stahl, aus Eisenblech, aus Eisen oder Stahldraht, auch in Verbindung mit Holz, Horn, Knochen, Leder etc. gefertigt, ingleichen alle feinere Eisen- und Stahlwaaren unterliegen dem Normalsatze.

Erze aller Art (mit Ausschluss der zu $1/_{40}$ tarifirten) in krystallisirten Stücken oder gemahlen, namentlich: Arsenikerz oder Arsenikkies, Bleierz (Bleierde, Bleiglanz, Glasurerz etc.), Braunstein, Chromerz, Eisenerz oder Eisenstein (Blutstein, Glaskopf etc.), Eisenkies oder Schwefelkies, Graphit (Reissblei, Molybdän, Wasserblei), Gusserz, Kobalt, Kobaltspeise, Kupfererz (Kupferlasur etc.), Schmirgel, Spiessglanzerz etc. etc., ingleichen zinkischer Ofenbruch (tutia).

Flachs, Hanf, Heede und Werg.

Getreide und Hülsenfrüchte, als: Bohnen, Buchweizen, Erbsen, Gerste, Hafer, Hirse, Korn (Roggen), Linsen, Mais, Spelz, Weizen, Wicken; ingleichen Malz, auch Getreide in Stroh.

Glätte und Pottloth (Blei-, Silber- und Goldglätte); ingleichen Bleiasche;

auch grobe Glasurmasse (eine Komposition von Kieselerde, Bleioxyd und Alkali).

Glas und Glaswaaren ohne Unterschied, mit Einschluss von Kronleuchterbehängen, Glasperlen, Glaskorallen, auch wenn sie an Fäden gereiht sind, Glasknöpfen, auch dergleichen mit Metallöhr versehenen oder in Metall gefassten, Glasflüssen, Glasgespinsten, Glasmasse (die aus dem Hafen ausgestochene, zu unregelmässigen Stücken erkaltete Fritte für die Kunstglasblaserei), Glasschmelz, Glastropfen, ungefassten optischen Gläsern (Brenngläser, Brillengläser etc.), unechten böhmischen Steinen (Glasflüsse zur Nachahmung echter Steine), belegtem Spiegelglase, gläsernen Bierkrügen mit und ohne Metalldeckel, ingleichen Flaschenkeller und sonstige Glaswaaren mit Nebenbestandtheilen.

Hopfen.

Chlorsaurer, essigsaurer und salzsaurer Kalk.

Kanonen und Bombenmörser, sowol eiserne als metallne; auch Lafetten.

Leim (Fisch-, Horn-, Lederleim), auch Leimgallerte (durch Salzsäure dekalcinirte Knochen).

Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten, nämlich: geschrotete oder geschälte Körner, Graupen, Gries, Grütze, Mehl, Kleie u. dgl.

Oelkuchen (Leinkuchen etc.) und Mehl hieraus.

Paradieskörner (Guineakörner).

Pottasche, gewöhnliche, auch Drusen-, Perl-, Stein- und Weidasche; ingleichen Pottaschen-Abfälle (Rückstände bei der Pottaschen-Siederei).

Samen, im natürlichen Zustande und gemahlener, als: Anis (excl. Sternanis), Kanariensamen, Koriander, Dill, Fenchel, Flohsamen, Garten-, Blumen-, Klee- und Wiesensamen, Kümmel (sowol gewöhnlicher inländischer als römischer und sonstiger ausländischer), Oelsaat (Hanfsaat, Leinsaat, Leindotter oder Doder, Mohnsamen, Raps, Rübsaat, ingleichen Erdnüsse oder Erdpistazien, Sonnenblumenkerne etc.), ferner Schwadengrütze, Senfsaat, Zitwer- oder Wurmsamen, ingleichen Buchkerne und andere Samen von Waldhölzern (mit Ausschluss der zu $^1/_{20}$ besonders tarifirten Eicheln), Bärlappsamen (semen lycopodii), Bockshornsamen (foenum graecum) etc.

Salz: Küchen-, See-, Stein- und Düngesalz.

Talg; auch Talgöl (Oelsäure, Oelstoff, oleïne); ingleichen Hirschunschlitt etc.

Vitriol: grüner Eisenvitriol, Kupfervitriol, gemischter Kupfer- und Eisenvitriol, auch weisser (Zinkvitriol, Galitzenstein).

Zunder und Feuerschwamm, roh und bearbeitet.

### II. Zu Einem Fünftel des Normalsatzes.

Abfälle von der Gold- und Silberbearbeitung (Münzkrätze), von Horn (Hornspäne), von Leder (Leimleder), auch Zinngekrätz und Schabin (Abfall von der Metallschlägerei zur Bereitung der Bronzefarben).

Alabaster und Marmor, roher; auch geschliffene Platten etc. von Alabaster, Marmor, Granit oder Porphyr.

Bier aller Art, sowol in Fässern als in Flaschen oder Krügen.

Beeren, getrocknete] zum Genuss (Flieder-, Heidel-, Preiselbeeren etc.), ingleichen Kreuzbeeren; auch frische und trockne Wacholderbeeren.

Braunroth (colcothar, caput mortuum, Rückstände bei chemischen Arbeiten).

Curcume (Gelbwurzel).

Erdfarben und Farbenerden, als: gelbe, grüne, rothe, braune Erde, Bergroth, Bolus, Kreide (weisse, schwarze, rothe; roh, gemahlen oder geschlemmt), Oker (Berggelb), Rothstein (Röthel); ferner gepochter, gemahlener und zu Farbe bereiteter Schwerspath; ingleichen Talk oder Talkerde, terra di Siena, terra sigillata, Triepel.

Essig aller Art, auch Cideressig.

Früchte, gedörrte (Backobst), als: getrocknete Aepfel, Birnen, Kirschen, Pflaumen, auch gedörrte Hagebutten.

Galläpfel.

Geflügel: lebende Vögel und geschlachtetes Federvieh, auch Federwild.

Glasgalle, Glasschaum.

Grabsteine von Marmor, geschliffenem Granit oder Porphyr, insofern durch höhere artistische Bearbeitung hervorgebrachte Kunstwerke hierunter nicht begriffen sind.

Haare und Borsten von Schweinen, Ziegen, Pferden und Rindvieh, auch gehechelt, gesotten und gefärbt.

Holzborke und Baumrinden, als: Eichenborke und Lohrinde, auch Birken-, Fichten-, Ulmen-, Weiden- und Rosskastanien-Baumrinde, ingleichen Bast oder Baumrinde zum Flechten von Matten.

Holzkohlen.

Holzwaaren, gröbere mit und ohne Eisenbeschlag, namentlich: Acker-, Schiffs- und sonstige ganz grobe hölzerne Geräthe, als: Dreh- und Hobelbänke, auch Bohr-, Hobel- und Sägengestelle, Futterschwingen, Harfensiebe, Harken, Hemmschuhe, Joche, Kornfeger, Kornmasse, Kornwannen, Leitern, Mulden und Schaufeln, Eggen, Pflüge, Karren, Leiterwagen und Holzschlitten, Holzschuhe, Sattelbäume, Schusterleisten, Stiefelblöcke und Stiefelknechte, Sensenbäume, Sensenstreichen, Ruder, Tröge und Krippen; grobe Böttcherwaaren, leere Fässer und Tonnen aller Art, Stäbe von zerlegten Gebinden und Fässern, auch Tonnen, welche zum Tragen der Holzflösse dienen; leere Kisten, Kasten und Schachteln, mit Ausnahme der gebeizten, gefärbten etc., ganz grobe Korbflechterwaaren von ungeschälten Ruthen, Baumwurzeln etc. zu Fastagen u. dgl.; auch leere Bienenkörbe; Maschinen; Wagner- oder Rademacherarbeiten, auch ganz grobe Tischlerwaaren, blos aus Holz mit oder ohne Eisenbeschlag bestehend (jedoch nicht gefärbte, gebeizte, polirte oder lackirte, auch nicht mit Leder- oder Polsterarbeit verbundene); Klaviaturholz, europäisches (blos behobelte und übrigens rohe Holzstücke, aus welchen Klaveshölzer geschnitten werden sollen); Fussbodentafeln oder Parquetten; ingleichen Fourniere und Resonanzbreter, gehobelte von europäischem Holze; Schuster- und Schwertfegerspäne, auch Siebränder.

Horn: Hörner und Füsse (Klauen) von Rindvieh, Bockhörner und Schaf-

füsse, sowie alle zu einer weitern Verarbeitung bestimmten Hornspitzen und Hornplatten; ingleichen Hirschgeweihe etc. und Hornspäne (also auch geraspeltes Hirschhorn).

Knochenmehl.

Knoppern (Eckerdoppern), gemahlene und ungemahlene.

Matten von Stroh, Schilf, Bast und Binsen zu Emballagen.

Mennige (Minium).

Metallische Mineralerden.

Russ (Kienruss, Russbutten).

Säcke, alte leere; auch gebrauchte Emballage (Leinwand-, Flanellstücke etc.).

Sauerkraut.

Schleif- und Wetzsteine, feine (zum Schleifen der Rasirmesser, chirurgischen Instrumente etc.).

### III. Zu Einem Zehntheil des Normalsatzes.

Blut von geschlachtetem Vieh, sowol flüssiges als eingetrocknetes.

Butter, die nicht in Tonnen oder andern Holzgebinden, sondern unverpackt oder in Töpfen oder Körben versandt wird.

Bruchеisen, altes; Eisenfeile, Hammerschlag, auch alte eiserne Nägel.

Eier.

Erdenwaaren, als: gewöhnliche Töpferwaaren jeder Art mit Einschluss von Tabackspfeifen, Schmelztiegel und Knicker oder Steinschusser, auch thönerne Zuckerformen mit und ohne Holzbänder; ingleichen Fayence, Steingut, Siderolith- und Wedgewoodwaaren.

Fische, lebendige und frische, zu welchen letzteren auch die, blos zur Erhaltung auf dem Transporte mit Salz bestreuten oder mit Salzwasser begossenen Fische dann zu rechnen sind, wenn sie in Körben eingehen.

Holz, europäisches Bau- und Nutzholz, als: Balken, Sparren, Krummholz, Pfahlholz und Zimmerholz aller Art, Masten, Bugspriete, Spieren, Stangen und Stöcke, Splitt- und Rundholz, Sägewaaren (Bohlen, Breter, Dielen, Latten, Planken etc.), Dachspäne und Schindeln, Stabholz für Böttcher, ingleichen Band- oder Reifenholz (unverarbeitete Bandstöcke und fertige Tonnenbände), rohe Speichen und Felgen (vom Stellmacher noch nicht bearbeitete), auch Korbruthen (geschälte und ungeschälte), ungehobelte Resonanzbreter, ungehobeltes Klaviaturholz.

Käse, frische (kleine Handkäse für den Marktverkehr).

Knochen, rohe, aller Art, auch ausgelaugte, ingleichen Wallfischrippen.

Laugenfluss, auch im kalcinirten Zustande (Seifensiederfluss, Unterlauge).

Milch, auch Rahm.

Mineralwasser.

Schiefertafeln und Griffel.

Serpentinwaaren.

Theer und Pech: Mineraltheer (z. B. Steinkohlentheer) und anderer, Daggert, gemeines Pech (schwarzes, Schiffspech, Schusterpech, welches durch Einkochen von Theer gewonnen wird), Theergalle.

### IV. Zu Einem Zwanzigtheil des Normalsatzes.

Bäume, Gesträuche und Gewächse, frische zum Verpflanzen; auch grüne und trockene Reben.

Besen aus Reisig (Birkenbesen etc.), ingleichen Heidebesen.

Blumen, Blüten, Blätter und Kräuter, frische; Futterkräuter, Gras und Heu; frische Pilze (einschliesslich Trüffeln); Runkelrüben und Runkelrübenblätter, sowol frische als getrocknete und gedörrte; gemeines Moos.

Brennholz und Busch aller Art, Faschinen, Wellen (Brandbusch, Reisig), Stubben, auch Hobel- und Sägespäne, desgleichen Holzrinden zur Feuerung.

Cichorienwurzeln, grüne; auch geschnittene und gedörrte.

Eicheln; auch Rosskastanien.

Früchte, frische (Obst), mit Einschluss von Beeren, Weintrauben, Nüssen und Obstkernen aller Art.

Gartengewächse, frische, als: Gemüse und Krautarten, Gurken, Melonen, Salat etc.; Kartoffeln, Erdbirnen; Rüben und andere essbare Wurzeln, auch dgl. getrocknete.

Gips, gebrannter, und Gipsmehl.

Kalk, gebrannter (Stein- und Muschelkalk, Bau- und Düngekalk); auch Wiener Kalk (fein geriebener Kalkmergel).

Marienglas (Frauenglas).

Rohr, Dach- und Schilfrohr, Schachtelhalm und Binsen; ingleichen Stuhlrohr aller Art, mit Einschluss des brasilianischen und sonstigen ausländischen; auch Weberrohr.

Seegras (Seetang).

Stroh und Spreu, Häckerling (Häcksel).

### V. Zu Einem Vierzigtheil des Normalsatzes.

Abfall von Sandstein (Steingrus).

Abfall von der Zuckerfabrikation (ausgepresster Schaum).

Asche, gemeine Holz- und Pflanzen-, auch Torf- und Steinkohlenasche, sowol ausgelaugte (Aschenkalk oder Kalkäscher) als unausgelaugte.

Bienenerde (Bienenkeule, Bienenrab, Abfall von der Wachsbereitung).

Cement oder Mörtel: roher oder gerösteter gemahlener Stein (Puzzolanerde, Tufstein, Trass, Ziegelcement), ingleichen mit Harzen und andern Materialien präparirter Mastix- etc. Cement.

Drusen (Treber und Trester); ingleichen Branntweinspülig.

Dünger, als: Mist, Stoppeln, Dornschlag, Guano, Kaff.

Erden und Erze, folgende: Ziegelerde, Lehm, Mergel, Sand und Grand oder Steinkies, auch Giesssand (Formsand), gewaschener, geriebener, geschlemmter; ferner Streusand, auch gefärbter, Silbersand etc. und spanischer Sand; Thon-, Porzellan-, Pfeifen- und Töpfererde, auch Zuckerbäcker- und Walkererde; Alaunstein und Alaunerde, Schwerspath (schwefel-

saure Schwererde) in krystallisirten Stücken; ingleichen Galmeistein, Vitriolerz (Vitriolkies) und Erzschlacken.

Glas- und Topfscherben, Glasbrocken, Glasglanz.

Kalkstein, roher; Muschelschalen zum Kalkbrennen; auch Gipsstein oder Gipserde (roher Gips).

Kohlen: Braun-, Stein- und Torfkohlen; ingleichen Koaks, Cinders, Karboleïn.

Lohkuchen oder ausgelaugte Lohe als Brennmaterial.

Steine, Bruchsteine, auch behauene, jedoch nicht geschliffene Steine aller Art (mit Ausnahme von Marmor und Alabaster), geschliffene Platten etc. von Sandstein, auch Lithographirsteine (nicht gravirte oder bezeichnete), Mühlsteine, steinerne Kufen, Rinnen, Krippen, Tröge etc.; Grab- oder Leichensteine von Sandstein (insofern durch höhere artistische Bearbeitung hervorgebrachte Kunstwerke hierunter nicht begriffen werden), ingleichen Pflastersteine und rohe Feuersteine, Dachschiefer, Mauersteine, Tropfsteine, auch Tuf oder Tuffstein, roher Speckstein, Talkstein, grobe Schleif- und Wetzsteine (zum Schärfen der Sensen etc.).

Torf.

Vitriolstein.

Ziegel- und Backsteine aller Art (Dachpfannen, Klinker etc.), ingleichen Ziegelmehl.

---

### B. Verzeichniss der vom Elbzoll gänzlich befreiten Gegenstände.

1) Das Reisegepäck der Reisenden, d. h. die von diesen behufs des Gebrauchs auf der Reise mitgeführten Sachen und deren Behältnisse, auch die im Manifeste nicht verzeichneten Reiseviktualien der Schiffer und Passagiere in verhältnissmässiger Quantität, welche mit der billigsten Umsicht nach der Länge der Reise, der Stärke der Bemannung etc. zu bestimmen ist.

2) Wagen, welche die mit den Dampfschiffen Reisenden mit sich führen;

3) Schiffe und Böte jeder Art;

4) die zum Inventario eines in der Fahrt begriffenen Elbschiffs gehörigen Gegenstände mit Einschluss der zu dem Verdecke eines solchen Fahrzeuges zugerichteten Breter, auch, in Ermangelung solcher, die zur Bedeckung der Ladung nöthigen losen Breter, und zwar:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1) bei Schiffen | unter | 10 Last | Ladungsfähigkeit | 1 Schock, |
| 2) „ „ | von | 10 — 25 „ | „ | 2 „ |
| 3) „ „ | „ | 25 — 45 „ | „ | $2\frac{1}{2}$ „ |
| 4) „ „ | „ | 45 und mehr Last | „ | 3 „ |

ingleichen Unterlagebreter zum Bedarf der Schiffer beim Laden der Waaren;

5) Leinpferde, zurückgeführt werdende;

6) Flossgeräthe, rückgehende;

7) Schiffsgeräthschaften, welche aus den zu Hamburg verkauften abgän-

gigen Schiffen elbaufwärts zurückgeführt werden, unter der Bedingung, dass von den Schiffern neben dem Manifeste eine von dem zuerst passirten Zollamte beglaubigte Specifikation producirt werde, auf welcher sich jeder etwaige Abgang durch das betreffende Zollamt verificirt finden muss.

---

## III. Staatsvertrag, die Regulirung des Brunshauser Zolls betreffend,

geschlossen und unterzeichnet zu Dresden am 13. April 1844.

In Gemässheit der Art. 108 — 116 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 haben die Elbuferstaaten über eine verbesserte, Schiffahrt und Handel erleichternde Ordnung des Systems und der Kontrole der Abgaben, welche die Hannoversche Regierung von den aus der Nordsee gekommenen, elbaufwärts die Mündung der Schwinge passirenden Waaren unter der Benennung des Brunshauser- (ehemals Stader-) Zolles zu erheben hat, durch die zweite zu Dresden versammelte Elbschiffahrts-Revisionskommission eine Verhandlung eintreten lassen.

Zu derselben haben

*[folgen die Namen der Staaten und der Bevollmächtigten.]*

als Kommissarien bestellt, welche sich, unter Vorbehalt der allerhöchsten, höchsten und hohen Ratifikationen, über folgende Bestimmungen geeinigt haben:

Art. 1. Die Verhältnisse des Brunshauser Zolles sind durch das in der Anlage I enthaltene Regulativ geordnet, welches mit dem 1. Oktober 1844 in Kraft tritt und nur unter allseitiger Zustimmung der kontrahirenden Staaten abgeändert werden kann.

Art. 2. Den künftigen Elbschiffahrts-Revisionskommissionen steht es zu, den Tarif und die sonstigen Verhältnisse des Brunshauser Zolles in derselben Art und Form, wie diejenigen der übrigen Elbzölle zur Erörterung zu ziehen, und namentlich die dem Tarife als Anlage IV beigefügte Gewichtstabelle, welche dazu bestimmt ist, die Verzollung derjenigen Waaren zu erleichtern, die regelmässig nach Gewicht nicht verkauft und versandt werden, mit dem wahren und durchschnittlichen Gewichte der darin enthaltenen Gegenstände in Uebereinstimmung zu erhalten und nach Bedürfniss zu vervollständigen.

Art. 3. Die zur Ausführung des vereinbarten Regulativs erforderlichen weitern Verfügungen werden von der Hannoverschen Regierung erlassen, dürfen jedoch den Bestimmungen desselben und dieses Staatsvertrags nicht widersprechen.

Art. 4. Sollte die Regierung eines Elbuferstaats durch eine Entscheidung des Brunshauser Elbzollgerichts ihre vertragsmässigen Rechte beeinträchtigt finden, so bleibt es derselben vorbehalten, hierüber mit der Hannoverschen Regierung in Verhandlung zu treten.

Art. 5. Die Hannoversche Regierung wird in Beziehung auf den Brunshauser Zoll die Schiffahrt sämmtlicher Elbuferstaaten stets an allen Vortheilen und Begünstigungen theilnehmen lassen, welche in jener Beziehung der Schiffahrt der am meisten begünstigten Nationen durch Vertrag zugestanden worden sind oder künftig zugestanden werden.

Es bezieht sich dies jedoch, wie sich von selbst versteht, nicht auf die dem Binnenlandsgute in Binnenlandsfahrzeugen und dem Hamburgischen Bürgergute in Bürgerschiffen zugestandenen oder künftig zuzugestehenden Befreiungen und Erleichterungen.

Art. 6. Der Art. 15 der Elbschiffahrtsakte und sämmtliche frühere, diesem Vertrage und dessen Anlagen widerstreitenden Ansprüche und Rechtsverhältnisse sind hiermit aufgehoben.

Art. 7. Die Ratifikationen dieses Vertrags werden gleichzeitig und in Verbindung mit denen zu der Schlussakte der zweiten Elbschiffahrts-Revisionskommission ertheilt und ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde ist dieser Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden.

Geschehen zu Dresden, den 13. April 1844.

---

## Separatvertrag.

Bei Abschliessung des Staatsvertrags vom heutigen Tage, die Regulirung des Brunshauser Zolles betreffend, haben die unterzeichneten Kommissarien noch über folgende Separatartikel sich geeinigt, welche, obwol zur unmittelbaren Veröffentlichung nicht bestimmt, dennoch der Ratifikation unterliegen und dieselbe Kraft und Wirkung haben sollen, als wenn dieselben jenem Staatsvertrage Wort für Wort einverleibt wären.

**Separatartikel A** zum Art. 1 des Staatsvertrags und zum Tarife. Die Hannoversche Regierung wird auf den Grund des vertragsmässigen Tarifs ein specificirtes und alphabetisch geordnetes Waarenverzeichniss unter Hinzufügung der für bestimmte Waaren verabredeten festen Gewichts- und Tarasätze aufstellen lassen, dasselbe vor dessen Verkündigung der Dänischen Regierung und dem Senate der freien und Hansestadt Hamburg mittheilen und die dazu etwa zu machenden gegründeten Bemerkungen bereitwilligst berücksichtigen.

**Separatartikel B** zum Art. 1 des Staatsvertrags und zum Tarife. Die Hannoversche Regierung wird für neu aufkommende oder in dem Tarife nicht berücksichtigte Waarenartikel Gewichtszollsätze, welche ein Viertelprocent des Preises der Waaren nicht übersteigen, festsetzen und diese nicht allein öffentlich bekannt machen, sondern auch der jedesmaligen nächsten Elbschiffahrts-Revisionskommission zur Nachricht mittheilen.

**Separatartikel C** zum Art. 2 des Staatsvertrags und zum Tarife. Die Hannoversche Regierung wird den Tarif des Brunshauser Zolles nach jedesmaligem Ablaufe fünfundzwanzigjähriger Zwischenräume auf Antrag der

übrigen Elbuferstaaten einer Revision bei der Elbschiffahrts-Revisionskommission zu dem Zwecke unterwerfen, um diejenigen Tarifzollsätze, welche nach dem Durchschnitte der alsdann zuletzt verflossenen drei Jahre mehr als drei Achtelprocent des Hamburger Börsenpreises der unter jenen Positionen begriffenen Waaren ausmachen, auf ein Viertelprocent des ausgemittelten Durchschnittpreises — wobei jedoch Bruchpfennige des daraus sich ergebenden neuen Zollsatzes stets für voll angesetzt werden sollen — zurückführen.

Ausgenommen von dieser Verabredung bleiben die Tarifpositionen: Steinkohlen, Kaffee, Getränke, Reis und Reismehl; die unter der Position „Südfrüchte“ im Tarife namhaft gemachten Artikel, Taback und Tabacksfabrikate, Thee, Zucker, Thran, Felle und Häute, Spinnmaterialien, Gespinste und Gewebe.

Die Hannoversche Regierung erklärt jedoch Ihre Bereitwilligkeit, auch rücksichtlich dieser ausgenommenen Artikel, wenn bei einem oder mehreren derselben eine erhebliche und dauernde Preisverminderung das dringende Bedürfniss einer weitern Ermässigung des Brunshauser Zolles begründen sollte, den bei Gelegenheit künftiger Elbschiffahrts-Revisionskommissionen auf derartige Ermässigungen gerichteten Anträgen der Elbuferstaaten thunlichst entgegenzukommen.

**Separatartikel D** zum Art. 3 des Staatsvertrags und §. 11, No. 2 des Regulativs. Die Hannoversche Regierung wird im Verwaltungswege die Erleichterung der Zollabfertigungen dadurch befördern, dass sie für einige Gegenstände, namentlich Mahagoni- und Cedernholz in Blöcken und Bretern, Steinzeug etc. die Ansetzung des nicht deklarirten Gewichts unter Zugrundelegung des Kubikgehalts oder eines sonstigen passenden Massstabes vornehmen lässt und zu diesem Zwecke den ihr von dem Handelsstande der Seestädte mitgetheilten Notizen die thunlichste Berücksichtigung bereitwilligst zu Theil werden lassen.

Geschehen zu Dresden, den 13. April 1844.

---

# Sechster Abschnitt.

## Dritte Elbschiffahrts-Revisionskommission, in Magdeburg 1850—1854.

---

### I. Bestrebungen des Handelsstandes, 1844—1847. Partielle Elbzoll-Ermässigungen, 1848.

Nachdem die Ergebnisse der durch die Unterzeichnung der Additionalakte vom 13. April 1844 und des Staatsvertrages über den Bruns-

hauser Zoll beendigten 20monatlichen Verhandlungen der zweiten Revisionskommission bekannt geworden, äusserte sich in den bedeutenderen Elbplätzen die getäuschte Erwartung und die Unzufriedenheit des Handelsstandes in unzweideutiger Weise.

In Hamburg wurde von der Bürgerschaft, deren Mitgenehmigung für die Gültigkeit aller vom Senate für die Stadt abgeschlossenen Verträge erforderlich ist, die Ratifikation der in der Dresdener Elbschiffahrts-Kommission abgeschlossenen Verträge am 25. Juli 1844 abgelehnt, und diese Ablehnung bei Wiederholung des Antrages am 4. September, und zum dritten Male am 12. September desselben Jahres bestätigt. Nur durch das in der Hamburgischen Verfassung gegebene Auskunftsmittel einer endgültigen Entscheidung bei sonst nicht zu erledigenden Dissensen zwischen Senat und Bürgerschaft durch eine für solche Fälle niederzusetzende gemischte Deputation von 20 Mitgliedern, zur Hälfte von der Bürgerschaft aus ihrer Mitte gewählt, zur Hälfte aus dem Senate durch das Loos bestimmt, gelang es schliesslich, die Ratifikation abseiten Hamburgs für jene Verträge zu Stande zu bringen. Das Hauptmotiv zu solchem Widerstreben lag allerdings in dem geforderten Verzicht auf die durch den Stader Recess vom Jahre 1691 und die demselben angehängte Taxe vom Jahre 1692 gewährten vertragsmässigen Rechte, allein auch die Unterlassung irgend wesentlicher Ermässigungen hinsichtlich der oberelbischen Zölle ward schmerzlich empfunden.

In Sachsen wandte sich die Handels- nnd Schifferinnung in Dresden mit dringender Vorstellung wegen der durch die Additionalakte festgesetzten Elbzollverhältnisse und dem Ersuchen um Abhülfe an das Ministerium wie an die Ständeversammlung.

In Magdeburg liessen der Magistrat und die Vorsteher der Kaufmannschaft gemeinschaftlich eine umfassende Denkschrift über die Elbzölle ausarbeiten, die sie als Manuskript gedruckt den höhern Behörden übergaben, und die später auch durch den Buchhandel verbreitet ist. Dieselbe trägt das Datum des 22. Februar 1845. Es heisst in dieser amtlichen Denkschrift:

„Es hat die Dresdener Revisionskommission zwar in Betreff der polizeilichen Verhältnisse der Schiffahrt, durch Umwandlung und Vereinfachung des Zolles in Bezug auf Gewicht, Münze und Verzollungsnorm, und durch die versuchte Fürsorge für Herstellung einer bestimmten Fahrtiefe Dankenswerthes geleistet. Allein eine Erleichterung ist dem Elbverkehr wiederum nicht zu Theil geworden. Nur Gegenstände von der untergeordnetsten Handelswichtigkeit, als Bimsstein, Champignons, Ebereschenbeeren, Elennthier-Geweihe, Erdbeeren, Gemshörner, Meth, Morcheln, Mumme, Ale, Porter, Senfmehl, hölzerne Stöcke, thönerne Tabackspfeifen, Tauben u. s. w., sind im Elbzoll ermässigt, Artikel, die in so geringen Quantitäten vorkommen, dass alle Artikel zusammengenommen

nicht einem einzigen Artikel, wie Heringe, Farbehölzer, Reis, gleichkommen.

Die Umwandlung der Rekognitionsgebühr in einen Zuschlag zum Elbzolle ist sogar in einer Weise vollzogen, dass die für unsern Handel wichtigsten Waarenartikel noch merklich höher belastet sind.

Wollten die Vertreter des Handelsstandes und der Stadt diese Resultate der Revisionskommission einfach hinnehmen, und die Erfüllung ihrer Anträge einer neuen, erst nach 5 Jahren zusammentretenden Kommission überlassen, so würden sie ihre Pflicht verkennen und nicht geringe Verantwortlichkeit auf sich laden.

Denn schon jetzt liegt Magdeburgs Handelsverkehr im Abbruche, eine nothwendige Folge der auf der Elbe lastenden hohen Zölle und Abgaben. Immermehr wendet sich der Handelsverkehr von der Elbe fort, zum Theil nach entfernt liegenden unnatürlichen Bahnen. Dagegen dehnt sich das Verkehrsgebiet des weniger belasteten Oderkurses über seine natürlichen Grenzen aus, und jedes Jahr bringt neue Waarenartikel, welche von andern fremden Handelsstrassen in Magdeburgs natürliches Handelsgebiet versendet werden.

Insbesondere hat die im Jahre 1841 erfolgte Sundzollermässigung dem mit der Elbe konkurrirenden Oderkurse ein verstärktes Uebergewicht gewährt.

Dass wir unter solchen Umständen die Lage unsers Handels unserer Hohen Staatsregierung ausführlich darlegen und die Elbzollverhältnisse zum Gegenstand erneuerter Anträge machen, wird man gerechtfertigt finden. Es ist dies der einzige Weg, den wir noch betreten können, nachdem uns von der Dresdener Revisionskommission die Hülfe versagt ist, die wir erwarteten.“ —

„Die Anträge des Magistrats und des Handelsstandes der Stadt Magdeburg gehen daher in Betreff der Elbzölle dahin:

a) durch baldige Zusammenberufung einer neuen Revisionskommission der Elbschiffahrtsakte und durch Anwendung der sonst zu Gebote stehenden Mittel auf eine wesentliche Herabsetzung des Normalsatzes der Elbzölle zu wirken;

b) bis dahin aber, wo diese Herabsetzung erlangt worden, dem Magdeburger Handel, zunächst auf gewisse Waarenkathegorien, einen angemessenen Betrag der bezahlten fremden Elbzölle aus der Staatskasse zurückzuvergüten.“ —

Als die eben besprochenen und ähnliche Vorstellungen einzelner Handelskorporationen ohne alles Resultat blieben, während dagegen in den Jahren 1846 und 1847 durch die Konkurrenz des Oderkurses und der jetzt fertig gewordenen Berlin-Hamburger Eisenbahn der Transport der dem vollen Elbzoll unterliegenden Artikel auf der Elbe augenscheinlich bedeutend abnahm, vereinigten sich im November 1847 in Magde-

burg Delegirte der Aeltesten der Kaufmannschaft in Magdeburg, der Handelskammer für Halle und die Saalörter, der Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin, der Administration der Handelsinnung in Dresden, des Handelsvorstandes in Leipzig, des Handelsvorstandes und der Schiffahrtsgesellschaft in Prag, der Gesellschaft der Kommerzirenden in Altona und der Kommerzdeputation in Hamburg, um die Angelegenheit der Elbzölle gemeinschaftlich zu berathen. Das Ergebniss dieser Berathung war, dass nur eine durchgreifende Herabsetzung des Elbzolles für die dem vollen Zollsatze unterliegenden Artikel, und darunter insbesondere Baumwolle, Kaffee, Reis, Palmöl, Thran, Südsee-Salpeter, Quercitron, Soda, Schwefel, Heringe, Schmack, Farbehölzer, Harz, eine wirksame Abhülfe verspreche. Man beschloss, eine gemeinsame Denkschrift hierüber abzufassen, welche die einzelnen Handelsvorstände ihrer Regierung einzureichen und auch sonst zur Herbeiführung der gewünschten Massregeln zu benutzen hätten.

Aus der als Manuskript gedruckten ausführlichen „Denkschrift in Betreff des Elbverkehrs und der Elbzölle" vom 12. November 1847; mögen hier nur nachstehende Passus vorgelegt werden:

„Die Unterzeichneten glauben nach umsichtiger Erwägung der Verhältnisse und nach ihrer einstimmigen und innigsten Ueberzeugung — keineswegs in Befolgung der verbrauchten, und den hohen Regierungen gegenüber unwürdigen Regel, um etwas zu erhalten, solle man viel verlangen, — die bestimmte Ansicht aussprechen zu müssen, dass nach Lage der Sache eine grössere Reduktion des Elbzolles [als auf die Hälfte] nachgesucht werden müsse. Würde die Handelsvorstände nicht mit vollem Rechte der schärfste Vorwurf sowol von Seiten der Regierungen, wie des durch sie vertretenen Handels- und Schifferstandes treffen, wenn sie bei dem gegenwärtigen entscheidenden Momente eine Massregel anempfehlen, welche von Anfang an, oder zuverlässig doch nach wenigen Jahren, sich als ihren Zweck, die Erhaltung und Belebung des grossen Elbverkehrs, verfehlend erweisen müsste?

Unter den jetzigen Verhältnissen erscheint eine allgemeine Ermässigung des Elbzolles für die jetzt dem Normalsatz unterliegenden Handelsartikel auf $1/4$ dieses Betrages, in Verbindung mit einigen speciellen Anordnungen der Preussischen, der Sächsischen und der Oesterreichischen Regierung, als das rechte Mittel, der Elbschiffahrt ein fröhliches Gedeihen zu sichern. Mittelbar würden durch eine solche grossartige Massregel die gesammten Verkehrs- und Industrieinteressen eines grossen und wichtigen Theiles von Deutschland einen ganz wesentlichen Aufschwung gewinnen.

Die angedeuteten speciellen Anordnungen würden folgende sein:

Was von Preussen und Sachsen bereits seit einer Reihe von Jahren mit dem segensreichsten Erfolge ausgeführt ist, dass sie die ihnen zu-

stehenden Flussschiffahrtsabgaben für den direkten Verkehr ihrer Staaten aufgehoben haben, diesem Vorgange möge auch die hohe Oesterreichische Regierung folgen, und für den Böhmischen Schiffahrtsverkehr den vollständigen Erlass der von ihr noch erhobenen Elb- und Moldauzölle eintreten lassen. Eine solche Massregel erscheint um so billiger, da die durchgängige Reduktion der Tarifklasse des Normalzolles, der geographischen Lage nach, Böhmen im ausgedehntesten Masse zugute kommen müsste. Die eigene Regierung hat doch zunächst den natürlichen Beruf, zur Beförderung des wohlthätigen Zweckes einer Belebung des bis dahin gewaltsam niedergehaltenen Böhmischen Elbverkehrs, mit der vollständigsten Liberalität voranzugehen. Auch erscheint eine solche Beseitigung der Elbe- und Moldauzölle in Böhmen um so zeitgemässer, da die Dresden-Prager Eisenbahn der dort durch niedrigen Wasserstand erschwerten Flussschiffahrt, selbst nach Beseitigung jener Zölle, eine nur schwer zu bestehende Konkurrenz schaffen wird.

Was Sachsen und Preussen betrifft, so verhält es sich bekanntlich mit der gegenseitigen Elbzollerhebung so, dass nach dem Zollvereinigungs-Vertrage von 1833 bei unmittelbarer Durchfuhr nur $^1/_4$ des Elbzollantheils des andern Staates zu entrichten ist, welches sogenannte Elbzollviertel seit dem 1. Januar 1846 noch um ein Drittel reducirt wurde, also gegenwärtig $^1/_6$ beträgt. Dem Wortlaute nach herrscht bei dieser Uebereinkunft vollständige Gegenseitigkeit. In der Praxis jedoch musste die Bestimmung des Elbzollviertels sich zum Nachtheil des Sächsischen Elbverkehrs ausweisen, da Sachsen sehr grosse Quantitäten Waaren von Hamburg bezieht und dahin ausführt, deren Wassertransport also jener Preussischen Abgabe oder der Umladung unterliegt, während dagegen zwischen Böhmen und Preussischen Plätzen ein verhältnissmässig wenig lebhafter Verkehr besteht, die Erhebung des Sächsischen Elbzollviertels vom Preussischen Verkehr mithin wenig in Anwendung kommt. Diese thatsächliche Ungleichheit in den Elbzollverhältnissen des Preussischen und Sächsischen Verkehrs, welche mit der Grundidee der allgemeinen Zollvereinigung nicht im vollen Einklange zu stehen scheint, hat bisher manche Misstimmung hervorgerufen. Es ist der gemeinsame Wunsch der Preussischen wie Sächsischen Handelsvorstände, dass für den Fall einer betreffenden umfassenden Regulirung des ganzen Elbzollwesens auch dieser Unterschied in der Behandlung des beiderseitigen Verkehrs wegfalle und beide Uferstaaten sich gegenseitig völlige Befreiung von den Flusszöllen gewähren.

Um diese Gleichstellung ganz durchzuführen, würde die hohe Sächsische Regierung bis zu einem desfallsigen Abkommen mit den Anhaltschen Herzogthümern, wie solches zwischen diesen und Preussen seit längerer Zeit besteht, fortzufahren haben, für den betreffenden Sächsischen Verkehr den Betrag der entrichteten Anhaltschen Elbzollantheile zurückzu-

vergüten. In finanzieller Rücksicht wird dies für die Sächsische Regierung künftig um so weniger Bedenken haben, da dann ja auch für die Anhaltschen Zölle die Reduktion auf $1/4$ eingetreten wäre und ausserdem die provisorisch stattfindende Rückvergütung der Hälfte des Preussischen Elbzollviertels für die aufwärts gehenden Güter wegfällt.

Für den Böhmischen Verkehr würden Preussen und Sachsen das jetzt beobachtete allgemeine Princip der Erlassung von $1/3$ ihrer Elbzollantheile auch für die nach der neuen Regulirung eintretenden Zollsätze zu befolgen haben.

Dass Preussen das jetzt noch von dem eigenen Verkehr erhobene Rekognitionsgebühr-Aequivalent, von $3 3/4$ Pf. per Centner für die Strecke unterhalb Magdeburg und von $1 1/4$ Pf. für die Strecke von da bis Mühlberg, bei einer umfassenden Erleichterung der Elbschiffahrt bereitwillig aufgeben würde, darf gewiss mit Zuversicht erwartet werden, da es nur eine einfache Folge der bisher schon hinsichtlich der Flussschiffahrt beobachteten und bewährten Grundsätze ist.

Wenn wir nun das Ergebniss dieser gleichzeitig beantragten speciellen Anordnungen mit dem in Vorschlag gebrachten allgemeinen Grundsatz einer durchgängigen Reduktion des vollen Elbzollsatzes auf $1/4$ zu einer Uebersicht zusammenfassen, so zeigen sich folgende Zahlenverhältnisse:

Das Verhältniss der gegenwärtigen Elbzollbeträge zu der vorgeschlagenen Regulirung würde sich wie folgt stellen: für den Magdeburger und Berliner Verkehr: statt 6 Sgr. $8 3/4$ Pf. künftig 1 Sgr. $7 1/4$ Pf.; für den Sächsischen Verkehr: statt 7 Sgr. 9 Pf. künftig ebenfalls 1 Sgr. $7 1/4$ Pf.; für den Böhmischen Verkehr: statt 26 Sgr. 3 Pf. künftig 6 Sgr. $1/2$ Pf.

Die unterzeichneten Handelsvorstände haben die feste Zuversicht, dass die Einführung der vorstehend empfohlenen Regulirung nicht allein in Rücksicht auf die kommerziellen Interessen wahrhaft grossartige und überraschende Resultate zur Folge haben, sondern auch selbst in Betracht der Elbzollkassen sich als zeitgemäss erweisen wird. Man muss von der gewissen Voraussetzung ausgehen, dass bei Fortdauer der gegenwärtigen Zollbelastung die Wasserstrasse zwischen Hamburg und Wittenberge von den normalzollpflichtigen Artikeln bald fast ganz verlassen sein würde, dass es für den Elbzollertrag doch jedenfalls vortheilhafter auskommen dürfte, statt den vollen Elbzoll von den ausnahmsweise noch stattfindenden wenigen Verladungen zu nehmen, $1/4$ desselben als Regel von der grossen Importation und Exportation des ausgedehnten und gewerbfleissigen Elbhandelsgebietes zu erheben, — von einem Verkehr, der dann von Jahr zu Jahr ansehnlich wachsen wird. Die Erhaltung und Belebung des Flussverkehrs mit Stückgütern steht überdies im innigsten Zusammenhange mit der Zunahme der Verschiffungen der übrigen, niedriger tarifirten Waarenklassen. — Wie viel bedeutendere Waarenquanti-

täten wird nicht allein Böhmen in direkter Elbfahrt künftig erhalten und versenden, wenn seine natürliche Handelsstrasse, statt wie noch vor kurzem mit 33 Sgr. per Centner belastet zu sein, künftig nur circa 6 Sgr. zu entrichten haben wird. Würde nicht dieses, sowie die allgemeine Zunahme des Verkehrs auf der Oberelbe auch den untern Elbzollämtern hauptsächlich mit zugute kommen?“

Wenn diese gemeinschaftliche Denkschrift der acht Handelsvorstände auch nicht den Erfolg hatte, den beantragten sofortigen Zusammentritt einer ausserordentlichen Elbrevisionskommission herbeizuführen, so bewirkte sie und die sich hieran schliessende specielle Vorstellung bei der Hannoverschen, der Mecklenburgischen und der Dänischen Regierung doch eine theilweise wesentliche Erleichterung des Elbverkehrs, indem für die in der Denkschrift besonders dringlich empfohlenen Artikel, mit Ausnahme von Baumwolle, Kaffee und Reis, eine beträchtliche Herabsetzung des Elbzolls, nämlich resp. auf ein Viertel, ein Fünftel und ein Zehntel des Normalsatzes von den drei genannten Regierungen im Verwaltungswege im März 1848 verfügt wurde. Die darüber ergangene Bekanntmachung des Generalzollkammer- und Kommerzkollegiums in Kopenhagen vom 11. März 1848 (mit der die von Hannover und Mecklenburg erlassenen Verfügungen dem Inhalte nach genau übereinstimmen) lautet, wie folgt:

**Bekanntmachung, betreffend mehrere Ermässigungen des Elbzolls.**

„Nachdem schon längere Zeit, zur Erleichterung der Schiffahrt, auf eine Ermässigung des Elbzolls für mehrere Waaren, Bedacht genommen und nunmehr eine desfällige Verständigung mit der Hannoverschen Regierung und mit der Mecklenburg-Schwerinschen Regierung zu Wege gebracht ist, werden, in Uebereinstimmung mit der allerhöchsten Resolution Seiner Majestät des Königs, folgende Waaren von dem Normalsatze bis weiter ermässigt:

auf ein Viertheil des Normalsatzes:

Baumöl, Färbeholz und Quercitron, Harz, Palmöl, Schwefelsäure (Vitriolöl) und Sumach;

auf ein Fünftheil des Normalsatzes:

Soda, Schwefel und Thran;

auf ein Zehntheil des Normalsatzes:

Heringe und Südsee-Salpeter.

Diese Ermässigungen treten mit dem 1. April d. J. in Kraft.

Vorstehendes wird für alle, die es angeht, zur Nachricht und Nachachtung hierdurch bekannt gemacht.“

## II. Verhandlungen der zu Magdeburg versammelten dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission. *)

Die politischen Verhältnisse im Jahre 1849 verzögerten den für dieses Jahr bestimmt gewesenen Wiederzusammentritt der Elbschiffahrts-Revisionskommission; dieselbe wurde aber im Herbste von der Preussischen Regierung nach Magdeburg zusammenberufen.

Die Verhandlungen über den Elbzolltarif wurden durch folgenden Antrag des Oesterreichischen Bevollmächtigten in der 2. Konferenz (den 24. September 1850) eröffnet:**)

„Es wolle von den übrigen Regierungen zur Förderung der gemeinsamen Handels- und Schiffahrtsinteressen die Zustimmung dazu ertheilt werden, dass der gegenwärtige Elbzoll auf dem ganzen Elbstrome gänzlich, und zwar auf der Oberelbe bis zur Hannoverschen Grenze ohne Aequivalent, auf der Elbstrecke von dieser Grenze an bis Hamburg nöthigenfalls gegen theilweise Entschädigung mittels eines nach dem Vorausgelassenen einzurichtenden Schiffszolles, vertragsmässig in Wegfall komme, woraus dem Elbverkehre in den Staaten von Oesterreich, Sachsen, Preussen und in den Anhaltschen Herzogthümern die völlige Abgabenfreiheit, in den übrigen Uferstaaten aber nebst einer theilweisen Elbzollersparung der mit der Modalität eines Schiffszolls gegen den bisherigen Klassenzoll verbundene wesentliche Vortheil einer grössern Einfachheit und Schnelligkeit der Abfertigung und Kontrole-Amtshandlungen zu statten kommen würde.

Sollten gegen den Modus einer Aequivalirung des Klassenzolls auf der angedeuteten partiellen Stromstrecke durch einen Schiffszoll sich überwiegende Bedenken erheben, so würde sich als Alternative die Modalität darbieten, dass Oesterreich, Sachsen und Preussen die Bedeckung der bisherigen Zolleinnahme der unterelbischen Staaten — — durch eine alljährlich zu leistende Regierungsentschädigung auf sich nehmen.“

Die hierauf von den übrigen Uferstaaten (in der 4. Konferenz, den 5. November 1850) abgegebenen Erklärungen gehen dahin:

Preussen. Dem Antrage könne man nicht beistimmen. Die völlige Aufhebung des Elbzolles erscheine mit Rücksicht auf diejenigen Richtungen des Landtransports, welche mit der Elbe konkurriren, schon deshalb nicht thunlich, weil die Durchgangsabgabe für jene Landwege nicht ebenfalls ganz aufgehoben werden könne. — Die Erhebung eines Schiffs-

---

*) Während der ersten Periode der Kommission, vom 20. September bis 22. December 1850, war, wegen bekannter politischer Verhältnisse, ein Dänischer Bevollmächtigter nicht anwesend.

**) Die aus den allgemeinen Verkehrsverhältnissen entnommene Motivirung wird hier übergangen, weil die nämlichen Motive in dem unten folgenden Kollektivantrag ausführlicher entwickelt sind.

zolles in der angedeuteten Art würde, wenn derselbe den untern Elbstaaten eine Entschädigung für ihre jetzigen Einnahmen aus dem Elbzoll gewähren solle, den Verkehr auf der Elbe kaum weniger bedrücken als der jetzige Elbzoll. Wenn aber diese Entschädigung von Preussen, Sachsen und Oesterreich übernommen werden sollte, so würden Preussen und Sachsen in die Lage kommen, die finanziellen Nachtheile, welche mit der Befreiung des Elbverkehrs von den jetzt darauf ruhenden Abgaben verbunden sein würden, im wesentlichen allein zu tragen, wozu wenigstens für Preussen keine ausreichende Veranlassung vorliege.

Sachsen. Die Sächsische Regierung würde sich mit der völligen Aufhebung des jetzt bestehenden Elbzolls auf dem ganzen Elbstrom einverstehen können, von Uebernahme irgend welcher antheiligen Entschädigung anderer Elbuferstaaten aber unbedingt, und zwar um so mehr absehen müssen, als dieselbe zeither schon durch die verfügte volle Restitution des Anhaltschen Elbzolls und die theilweise Zurückerstattung der Preussischen Elbzölle nicht unbedeutende pekuniäre Opfer zu bringen gehabt habe.

Die Bevollmächtigten von Hannover, Mecklenburg und Anhalt hatten schon gleich in der 2. Konferenz gemeinschaftlich folgende Erklärung zu Protokoll gegeben:

„Unter vollster Anerkennung der Bestrebungen, welche von andern Regierungen, zunächst wol im Interesse des Verkehrs der Angehörigen des eigenen Staats, auf Ermässigung der Elbzölle gerichtet seien, hätten sie von vornherein darauf hinzuweisen, dass ähnliche Verkehrsinteressen von einiger Erheblichkeit von seiten der von ihnen vertretenen fünf Staaten bei dieser Angelegenheit nicht wahrzunehmen seien, und dass diese Regierungen sich nicht in der Lage befinden, Geldopfer zum ausschliesslichen Nutzen anderer Staaten bringen zu können. — Sie seien daher von ihren Regierungen angewiesen worden, auf Verhandlungen zum Zweck einer vertragsmässigen Ermässigung der im Jahre 1844 festgestellten Elbzollsätze weder im ganzen noch im einzelnen einzugehen, insofern nicht vorher der Grundsatz: dass ihren Staaten für den demnächstigen Ausfall an der bisher durchschnittlich bezogenen Bruttoeinnahme volle Entschädigung zu leisten sei, allseitig anerkannt, und zugleich die Art der Sicherstellung der Entschädigung sowie der rücksichtlich derselben angenommene Konkurrenzfuss befriedigend geordnet sein würden."

In specieller Hinsicht auf die vorliegenden Oesterreichischen Anträge erklärten dieselben dann in der 4. Konferenz, sie würden, unter den obigen Vorbehalten, ermächtigt und bereit gewesen sein, an einer nähern Erörterung darüber Theil zu nehmen, nach den vorangegangenen Erklärungen Preussens und Sachsens würde aber eine solche Erörterung durchaus fruchtlos sein.

Hamburg. Eine Annahme der auf gänzliche oder eventuell partielle

Aufhebung des jetzigen Elbzolls gerichteten Oesterreichischen Anträge würde sehr erfreulich sein. Insofern aber das zu substituirende Lastgeld nur eine theilweise Entschädigung der bisherigen Elbzollerhebung bezwecke, scheine es nicht ausgemacht, ob nicht die dem Elbverkehr zugedachte Erleichterung einfacher auf Grund der jetzigen Einrichtungen des Waarenklassenzolls sich bewerkstelligen liesse.

Nach Ablehnung des ursprünglichen Oesterreichischen Antrages vereinigten sich Oesterreich, Sachsen und Hamburg zu folgendem Kollektivantrag, der sofort noch in der 4. Konferenz zu Protokoll gegeben wurde. Derselbe ging dahin:

„An die Stelle des gegenwärtigen §. 23 der Elbschiffahrts-Additionalakte tritt nachstehende Bestimmung:

An Elbzoll sollen künftig auf der Strecke zwischen Melnick und Hamburg nicht mehr als 16 Sgr. 11½ Pfg. im 14-Thalerfuss, den Thaler zu 30 Sgr. oder 360 Pfg. gerechnet, für den Elbzollcentner Bruttogewicht erhoben werden, und zwar:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| von Oesterreich | 1 | Sgr. | ½ | Pfg. |
| „ Sachsen | 3 | „ | 2 | „ |
| „ Preussen | 8 | „ | 3½ | „ |
| „ Anhalt-Köthen | — | „ | 5 | „ |
| „ „ Dessau | — | „ | 5 | „ |
| „ „ Bernburg | — | „ | 5 | „ |
| „ Hannover | 1 | „ | 7 | „ |
| „ Mecklenburg | 1 | „ | 1½ | „ |
| „ Lauenburg | — | „ | 6 | „ |
| zusammen | 16 | Sgr. | 11½ | Pfg. |

Die streckenweise Vertheilung dieser Tarifsätze wird durch die revidirte Anlage E bestimmt.

Jede Aenderung der Zollstrecken und jede Vermehrung der Erhebungsstellen bedarf der Zustimmung aller Uferstaaten.

In der Anlage F zu §. 26 der Elbschiffahrts-Additionalakte sollen in die begünstigten Waarenklassen folgende Artikel aufgenommen, beziehentlich in eine andere Waarenklasse gesetzt werden:

zu ¼ [bei stattfindender Ermässigung des Normalzollsatzes würde es dann heissen zu ½]: Baumöl, Farbeholz und Quercitron, Harz, Palm- und Kokusöl, Sumach, Schwefelsäure, (Vitriolöl);

ferner: Baumwolle, Brot, Butter in Holzgebinden, Dividivi, Druckerschwärze, Eisenwaaren, Federn (Bett-), Federweis (Alaunstein und Asbest), Galgant, Gummen, rohes Fischbein, gepökeltes und geräuchertes Fleisch, Häute und Felle, chromsaures Kali, Karden, Kartoffelmehl und Stärke, Krapp (auch Krappwurzeln, Garancine), Kupfer, Messing und Zinn, Mahagoni und andere fremde Nutzhölzer (desgleichen Korkholz und rohe Stöcke), Manufakturwaaren aus Lei-

nen, Baumwolle, Wolle und Seide, sowie gemischte Stoffe, Papier, Porzellan, Radix alcannae, Reis, Salz- und Salpetersäure, Schellack, Schmalte (auch Zaffern), Spiegel in Rahmen, trockene Südfrüchte, Terra Catechu und Japonica, lebendes Vieh, Weinstein (auch Cremor Tartari), Wolle (Schaf- und Gerber-), Zink;

auf $^1/_5$ [resp. $^2/_5$ s. oben] Soda, Thran; ferner Arsenik, Bleizucker, Branntwein und Spiritus, Holzwaaren aller Art, desgleichen hölzerne Spielwaaren, auch Spahngeflechte, Siebböden u. dgl., gemahlene und gekörnte Knochenkohle (Beinschwarz), Pottasche, Saatöl (Hanf-, Lein-, Rüb- und Mohnöl), Terpentin und Terpentinöl, Zündhölzer und Zündrequisiten;

auf $^1/_{10}$ [resp. $^1/_5$ s. oben] Heringe, Südsee-Salpeter, ferner Salpeter im allgemeinen, Getreide aller Art, Oelsaat, Oelkuchen, Pack- und Sackleinwand, Runkelrüben, Sirup, Schwefel;

auf $^1/_{20}$ [resp. $^1/_{10}$ s. oben]: Asphalt, Caput mortuum, Farbeerde, Graphit, gebackenes Obst, Orseille-Moos.

Unter denjenigen für den Elbschiffahrts-Verkehr höchst wichtigen, gegenwärtig dem vollen Normalsatze unterliegenden Artikeln, für welche unter den dermaligen Umständen keine weitergehende specielle Reduktion, also nur die Ermässigung auf die Hälfte beantragt wird, obschon sonst eine besondere Berücksichtigung gerade dieser Artikel besonders erwünscht sein müsste, sind hervorzuheben: Kaffee, Rohzucker, Garne aller Art, und Weine."

„Dem vorstehenden Antrage fügen die Bevollmächtigten die folgende allgemeine Begründung bei und behalten sich, wo es erforderlich erscheinen sollte, weitere Erläuterungen vor.

Im Jahre 1821 ward durch die in Gemässheit der Wiener Kongressakte vereinbarte Elbschiffahrtsakte, auf den Grund der früher nach verschiedenen Normen stattgefundenen Elbzollerhebungen, der nicht zu überschreitende Normalzollsatz für die Elbzollstrecke von Melnick bis Hamburg auf 27 gGr. 6 Pfg. Konventionsmünze für den Hamburger Centner festgesetzt. Die Absicht hierbei konnte keine andere sein, als den betreffenden Elbuferstaaten durch solche Besteuerung des Elbverkehrs eine Einnahme zu erhalten. Wenn auch schon damals die Höhe der Elbzölle für die dem vollen Satze unterliegenden Artikel sehr drückend war, so konnte dieser doch nicht geradezu als unerschwinglich angesehen werden. Die mit der Elbschiffahrt konkurrirenden Landkommunikationen und andern Handelsrouten hatten zu jener Zeit ebenfalls mit erheblichen, den Transport vertheuernden Schwierigkeiten zu kämpfen. Im Fortgang der Zeit hat sich aber dies Verhältniss wesentlich verändert. Die Rivalität anderer Kommunikationen und Handelsrouten ist für die Elbschiffahrt immer nachtheiliger und bedrohlicher geworden. Auch ward deshalb bereits bei der ersten und bei der zweiten Revisionskommission eine

Herabsetzung des Normalzollsatzes von einigen Seiten beantragt, jedoch ohne Erfolg. Durch die Elbschiffahrts-Additionalakte vom 13. April 1844 ist sogar die Elbzollbelastung der dem Normalsatz unterliegenden Artikel durch das auf den Waarenzoll geschlagene, also die normalzollpflichtigen Artikel ganz besonders treffende Aequivalent der Rekognitionsgebühr nicht unerheblich vermehrt worden. Der Normalzollsatz ist seitdem 1 Thlr. 3 Sgr. 11 Pfg. pr. Zollcentner.

Die Höhe dieses Normalelbzolls, welcher nach der Additionalakte für den Zollcentner von Hamburg nach Magdeburg 17 Sgr. 4 Pfg., nach Dresden 28 Sgr. 10 Pfg. und nach Melnick, wie erwähnt, 1 Thlr. 3 Sgr. 11 Pfg. beträgt, hätte nothwendig schon früher zur Folge gehabt, dass der grösste Theil der dem vollen Satze unterworfenen Artikel der Elbschiffahrt ganz entfremdet worden wäre, also auch keinem der Uferstaaten mehr eine Einnahme gewährt hätte, wenn nicht die Preussische und die Sächsische Regierung ihre Elbzölle für den Verkehr nach und von ihren Staaten erlassen, und ausserdem durch gegenseitige Verträge, sowie durch Vertrag mit den Anhaltschen Herzogthümern, oder Sächsischerseits durch Zurückzahlung der Anhaltschen Elbzölle und der Hälfte der Preussischen Elbzollquote, wesentliche faktische Erleichterungen für die Elbschiffahrt hätten eintreten lassen. Auch für den direkten Elbverkehr nach und von Böhmen sind durch die abseiten Preussens und Sachsens im Jahre 1847, nach Analogie der damals eingetretenen Herabsetzung des allgemeinen Transitzolls, verfügte Ermässigung ihrer Elbzölle um ein Drittheil, sowie neuerdings durch die Aufhebung der Oesterreichischen Elbzölle, Erleichterungen, unabhängig von den vertragsmässigen Bestimmungen der Elbschiffahrtsakte, eingetreten.

Wenn es früher schon kaum zweifelhaft erscheinen konnte, dass der Normalsatz des Elbzolls, falls er durchgängig nach der Bestimmung der Elbschiffahrtsakte zur Anwendung gekommen wäre, die diesem Satze unterliegenden, also gerade die für den Handel wichtigsten Artikel nach und nach völlig von der Elbschiffahrt hätte ausschliessen müssen, so ist dieses nach Herstellung der mit der Elbe parallel laufenden Eisenbahnen ganz evident.

Es kann, der Natur der Sache nach, weder mit der Absicht und dem Sinne der Wiener Kongressakte, noch der Elbschiffahrtsakte vereinbar gelten, dass ein Tarif beibehalten werde, dessen Ausführung den Elbtransport der wichtigsten Handelsartikel unterdrücken müsste.

Die Feststellung eines Normalzollsatzes, dieser Grundlage der ganzen Elbzollerhebung, kann unmöglich zu dem Zwecke dienen, statt einer Besteuerung des Elbverkehrs, gleichsam ein förmliches Verkehrsverbot abzugeben. Ein solcher Zustand widerspricht ersichtlich der leitenden allgemeinen Norm für die Tarifregulirung auf den gemeinschaftlichen

Strömen, die in der Wiener Kongressakte Art. 111 bekanntlich, wie folgt, lautet:

„On partira, en dressant le tarif du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation."

Es liegt in dieser Vorschrift unverkennbar vor allem die Bestimmung, dass kein Tarif aufgestellt werden sollte, welcher in Bezug auf Handelszwecke die Flussschiffahrt durch die Höhe der Zölle ausschlösse. Was aber ursprünglich für die erste gemeinschaftliche Anordnung des Tarifs galt, muss auch für die vertragsmässige Revision der Schiffahrtsakte massgebend sein, wie denn auch in diesem Sinne darin auf die Berathung von Massregeln für die fernere Erleichterung für Handel und Schiffahrt ausdrücklich hingewiesen wird. Wurden auch diese Bestimmungen bei frühern Gelegenheiten, wo eine Ermässigung der Zölle zu dem Zwecke empfohlen und beantragt ward, um der Elbschiffahrt einen grössern Aufschwung und neue Verkehrsbeziehungen zu verschaffen, ohne den gewünschten Erfolg angerufen, so erscheinen sie doch um so bedeutsamer, wenn es sich zunächst davon handelt, der Schiffahrt ihren bisherigen Betrieb einigermassen zu erhalten.

Die Beibehaltung eines vertragsmässigen Normalzollsatzes, der in Folge der Konkurrenz anderer ganz freier oder doch lange nicht so hoch belasteter Handelsrouten, für die davon betroffenen Waaren, statt einer Besteuerung, ein faktisches Verkehrsverbot der Schiffahrt herbeiführen müsste, würde offenbar jenem vorhin erwähnten Grundsatze widersprechen. — Dass die oberen Elbuferstaaten freiwillig gewisse temporäre Handelserleichterungen haben eintreten lassen, ist eine Sache für sich und kann bei der allgemeinen rechtlichen Beurtheilung von Fragen in Bezug auf die Elbschiffahrtsakte und die vertragsmässige Revision des Elbzolltarifs nicht entscheidend sein.

Wenn man aber auch von der eben angedeuteten rechtlichen Sachlage des Elbzollwesens, wie die Elbschiffahrtsakte sie vorlegt, einstweilen absieht, und zunächst nur das faktische Verhältniss der gegenwärtigen Erhebung des Normalelbzolls in Betracht zieht, welche jetzt für die Strecke von Hamburg nach Magdeburg 6 Sgr. $8^3/_4$ Pfg., nach Sachsen (die baaren Rückvergütungen der Sächsischen Regierung nicht berücksichtigt) 11 Sgr. 7 Pfg., nach Böhmen 24 Sgr. 2 Pfg. pro Zollcentner beträgt, so ist es einleuchtend, dass auch hierbei der Elbverkehr mit den normalzollpflichtigen Artikeln sich, der Konkurrenz der Eisenbahn gegenüber, nicht behaupten kann. Die Statistik der Elbschiffahrt bestätigt dies aufs deutlichste.

Das Quantum der Wittenberge aufwärts passirten normalzollpflichtigen Artikel betrug in den einzelnen Jahren von 1845—1849:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1845: | 1,999,326 Zollcentner | | (Versandt von Hamburg auf der Berlin-Hamburger-Eisenbahn.) |
| 1846: | 1,850,194 „ | | |
| 1847: | 1,282,111 „ | ........ | (959,677 Zollcentner) |
| 1848:* | 699,616 „ | ........ | (1,072,242 „ ) |
| 1849:* | 637,047 „ | ........ | (1,439,320 „ ) |

Verglichen mit 1845 zeigt also das letztverflossene Jahr 1849 einen Ausfall für den Elbverkehr von 1,362,279 Ctr., oder um circa 68 Procent.

Und es steht mit Bestimmtheit zu erwarten, dass diese Abnahme des Elbverkehrs mit normalzollpflichtigen Artikeln, wenn hinsichtlich der Elbzollbelastung keine alsbaldige durchgreifende Abhülfe eintritt, noch bedeutend weiter gehen wird. Die konkurrirenden Eisenbahnen fahren fort, ihren Betrieb des Gütertransports auf alle Weise zu vervollkommnen und billiger einzurichten, und eine dauernde Fortsetzung der jetzt unnatürlich niedrigen Elbschiffahrts-Frachtsätze für die normalzollpflichtigen Waaren, welche bisher noch, gleichsam nur zum Vortheil der Elbzollkassen, einen ansehnlichen Theil der in Rede stehenden Artikel der Elbe erhalten haben, ist fast unmöglich; namentlich gilt dies in Bezug auf die Hamburg-Magdeburger Schleppdampfschiffahrt, durch deren, allein im Vertrauen auf demnächstige Reform des Elbzollwesens fortgesetzte Anstrengungen der bisherige Elbtransport normalzollpflichtiger Güter hauptsächlich noch erhalten worden.

Wenn in Betreff der elbniederwärts kommenden Güter die Verschiffung der dem vollen Elbzolle unterworfenen Artikel bisher auch keine gleiche Abnahme gezeigt hat, wie bei den aufwärts versandten, so hat dies seinen Grund darin, dass Zink wegen eigenthümlicher Geschäftsverhältnisse dem Elbverkehr bisher noch geblieben ist, welcher Artikel allein im Jahre 1849 über 70 Procent aller elbniederwärts gekommenen normalzollpflichtigen Güter ausgemacht hat. Wie weiter unten noch näher erwähnt werden soll, wird sich aber auch dieses Verhältniss demnächst wesentlich ändern, falls nicht eine durchgreifende Massregel dazwischen tritt.

Das Quantum der Wittenberge elbabwärts passirten normalzollpflichtigen Artikel betrug:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1845: | 489,706 Zollctr.; | nach Abzug von Zink | 323,246 Zollctr. |
| 1846: | 477,476 „ | „ „ „ „ | 318,205 „ |
| 1847: | 492,440 „ | „ „ „ „ | 222,478 „ |
| 1848: | 310,754 „ | „ „ „ „ | 141,214 „ |
| 1849: | 427,576 „ | „ „ „ „ | 127,316 „ |

*) Der Ausfall durch die im März 1848 beliebten partiellen Zollermässigungen für einige, früher dem vollen Elbzoll unterworfenen Artikel, welche 1845: 235,383 Centner, 1846: 195,028 Centner, 1847: 188,391 Centner betragen hatten, ist allerdings, bei ganz genauer Vergleichung, nicht ausser Acht zu lassen, modificirt aber das Gesammtresultat nicht wesentlich.

Es hat also bei der Niederfahrt der dem Normalzoll unterliegenden Artikel, mit Ausschluss von Zink, wenn man das Jahr 1849 mit 1845 vergleicht, eine Abnahme von 195,930 Centner oder um circa 60 Procent stattgefunden.

Wenn nun die im Vorangehenden angedeuteten Motive, welche sich aus den Fundamental-Bestimmungen der Wiener Kongressakte, aus den dermaligen faktischen Elbschiffahrts-Verhältnissen, sowie aus naheliegenden allgemeinen handelspolitischen Rücksichten ergeben, eine Ermässigung des Normalelbzollsatzes in Betreff der von demselben bisher noch nicht eximirten Artikel als unabweisbar darstellen, so fragt sich, wie weit und in welcher Modalität diese Ermässigung zu beantragen ist.

Wenn man sich hier zunächst nur an die faktisch bestehenden Verkehrsverhältnisse hält, so dürfte eine allgemeine Herabsetzung des Normalzollsatzes auf die Hälfte des gegenwärtigen vertragsmässigen Bestandes, — nämlich von 1 Thlr. 3 Sgr. 11 Pfg. auf 16 Sgr. 11½ Pfg. pr. Zollcentner — vorbehältlich einer Einreihung gewisser jetzt dem vollen Elbzoll unterliegenden Artikel in die schon bestehenden begünstigten Waarenklassen, dringend zu empfehlen sein.

Eine solche Massregel würde zur Folge haben, dass die Elbschifffahrt von dem Transport der für den Verkehr wichtigeren Artikel nicht ausgeschlossen würde, während andererseits die Ermässigung den konkurrirenden Eisenbahnen einen durch andere Vortheile dieses Kommunikationsmittels bedingten bedeutenden Güterverkehr belassen wird; — dass ferner die Elbzollkassen fortfahren, von den bisher dem Normalzoll unterworfenen Artikeln eine ansehnliche Einnahme zu beziehen, — dass endlich gegen die drohende Rivalität anderer Handelsrouten das bisherige Elbhandelsgebiet mit Aussicht auf Erfolg vertheidigt werden kann.

Wie höchst zeitgemäss und segensreich aber auch die bisher erörterte allgemeine Reduktion des Normalzollsatzes für die demselben bisher unterliegenden Artikel in jeder Beziehung sein würde, so erscheint eine solche Massregel doch für sich allein nicht genügend, um dem Elbverkehr seine volle und auch mit dem wohlverstandenen Interesse der Elbzollkassen eng verbundene Bedeutung und grössere Ausdehnung zu verschaffen.

Zu diesem Zwecke bedarf es der gleichzeitigen Versetzung mehrerer Artikel, die bisher den vollen Elbzoll zu entrichten hatten und auf der Elbroute nicht in der, bei wohlfeilerer Bezugsweise zu erwartenden Menge eingingen, in eine niedriger tarifirte Waarenklasse.

Wenngleich das überraschende Resultat der im März 1848 im Verwaltungswege nach dieser Richtung stattgefundenen Massregel bereits öfter geltend gemacht worden, so darf es doch hier, des Zusammenhangs und des darin liegenden thatsächlichen Beweismittels wegen, nicht übergangen werden.

Verglichen mit dem Jahre 1846 zeigt nämlich das Jahr 1849 hinsichtlich des Elbverkehrs mit den betreffenden, im Zoll ermässigten Artikeln folgendes Resultat:

**Es passirten Wittenberge aufwärts:**

| | 1846. | | 1849. | |
|---|---|---|---|---|
| | Zollsatz. | Zollcentner. | Zollsatz. | Zollcentner. |
| Heringe | voller | 9,841 | 1/10 | 119,974 |
| Salpeter, Südsee | „ | 13,298 | „ | 23,712 |
| Soda | „ | 3,049 | 1/5 | 54,046 |
| Schwefel | „ | 10,529 | „ | 30,688 |
| Thran | „ | 26,000 | „ | 42,408 |
| Quercitron | „ | 6,927 | 1/4 | 5,649 |
| Sumach | „ | 4,766 | „ | 9,486 |
| Farbeholz | „ | 69,262 | „ | 160,097 |
| Harz | „ | 26,638 | „ | 21,777 |
| Oel, Baum- | „ | 8,894 | „ | 25,498 |
| „ Kokus- und Palm- | „ | 15,824 | „ | 42,992 |
| | bei vollem Elbzoll. | 195,028 | bei ermässigten Zollsätzen. | 536,327 |

Es zeigt diese Zusammenstellung eine Zunahme des Elbtransports jener begünstigten Artikel um 341,299 Zollcentner oder um circa 175 Procent, während der Verkehr der übrigen noch normalpflichtigen Artikel, im Vergleich der beiden Jahre, eine Abnahme von 1,655,166 Zollcentner auf 637,047 Zollcentner, also um 1,018,119 Zollcentner oder um circa 61 Procent herausstellt, welche aber noch bedeutender gewesen sein würde, wenn nicht eben die so ansehnlich vermehrte Verschiffung der neuerdings im Elbzoll herabgesetzten Artikel dem Elbtransport auch jener Waaren aushelfend zu statten gekommen, und die Fracht auf ein früher kaum für möglich gehaltenes Minimum herabgedrückt wäre.

Es soll nun allerdings nicht behauptet werden, dass bei jedem andern Artikel eine entsprechende Zollreduktion gleiche Resultate ergeben würde, ebenso überraschend durch die sofort eingetretene grossartige Wirkung auf den Verkehr, wie befriedigend für die Elbzollkassen; allein es wird doch aufs überzeugendste dadurch bewiesen der ausserordentliche Einfluss einer durchgreifenden Erleichterung des natürlichen Handelswegs und der möglichen Ausdehnung des Elbverkehrs.

Bei der ausserordentlichen Konsumtionsfähigkeit und Fabrikthätigkeit gerade der im Elbhandelsgebiete liegenden Länder wird für die geeigneten Artikel eine Herabsetzung der Elbzollbelastung auf 1/4 oder resp. 1/5 und 1/10 des gegenwärtigen Betrags einen viel ausgedehnteren Verkehr hervorrufen, der in seiner Totalität, im Vergleich mit der 1849 oder 1850 stattgefundenen Elbzolleinnahme, binnen nicht langer Zeit

durch vermehrtes Quantum der verschifften Waaren die Verminderung des Zollsatzes ganz oder grossentheils kompensiren dürfte.

Was nun die in dem Antrage namhaft gemachten einzelnen Artikel betrifft, so liegen die hauptsächlichen, für alle zutreffenden Motive einer weitergehenden Reduktion in dem verhältnissmässig geringen Umfang des gegenwärtigen oder bei Fortdauer der jetzigen Elbzollverhältnisse demnächst zu erwartenden Transports derselben auf der Elbe und in der allseitig bei dem betheiligten Handelsstande herrschenden Ueberzeugung, dass eine möglichst wohlfeile Beziehung gerade dieser Artikel dem ganzen Elbhandel einen wesentlichen Zuwachs zu verschaffen geeignet sei. — —

In vorstehenden Andeutungen ist versucht worden, das rechtliche wie faktische Verhältniss des Normalzollsatzes, als auch die praktischen Bedrängnisse und Bedürfnisse der Schiffahrt kurz darzulegen. Es ist aber bekanntlich der hauptsächliche Zweck und Wirkungskreis der Revisionskommission:

„Veranstaltungen und Massregeln zu berathen, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten.“

Es liegt hierin, wie bereits vorhin angedeutet worden, der Natur der Sache nach, dass vor allem die Aufgabe der Revisionskommission auch darin bestehen muss, darauf Bedacht zu nehmen, den nach lautredender Erfahrung unabweislich drohenden gänzlichen Ruin der Schiffahrt rücksichtlich der wichtigsten Handelsartikel aufzuhalten.

Die vorliegenden Anträge begründen sich auf sorgfältiger Erwägung der thatsächlichen allgemeinen Verkehrsverhältnisse, sowie specieller, praktischer Geschäftserfahrungen; dieselben haben neben den Wünschen des Handels- und Schifferstandes zugleich das Interesse der Elbzollkassen in Betracht gezogen, und so das Mass der Billigkeit und des wirklichen Bedürfnisses gewiss nicht überschritten; sie stellen endlich die erfreulichsten Resultate für die Verkehrsbelebung der wichtigsten deutschen Wasserstrasse in sichere Aussicht.

Mit zuversichtlichem Vertrauen darf man demnach zu der Hoffnung berechtigt sein, dass diese Anträge bei den betreffenden Regierungen ein williges Entgegenkommen und danach eine alsbaldige Ausführung finden werden.“ —

Die Bevollmächtigten für Hannover, Mecklenburg und Anhalt gaben über diesen Antrag sofort folgende Gesammterklärung ab:

„Unter Bezugnahme auf ihre zum Protokolle der zweiten Konferenz abgegebenen Erklärungen hätten sie zu bemerken, dass der dort ausgesprochene Entschluss ihrer Regierungen unverändert fortbestehe.

Da nun der heutige Antrag der Bevollmächtigten für Oesterreich, Sachsen und Hamburg auf vertragsmässige, einseitig nicht widerrufliche, Zollermässigungen gerichtet sei, ohne für das dabei von Hannover, Mecklenburg und Anhalt zu bringende Opfer eine Ausgleichung darzu-

bieten, so seien sie in der Lage, denselben, wie hiermit geschehe, ablehnen zu müssen. Ihre Regierungen seien von der Ueberzeugung durchdrungen, dass der Art. 30 der Elbschiffahrtsakte sie in keiner Weise verpflichte, durch Opfer von ihrer Seite gegen die Konkurrenz anderer Verkehrswege anzukämpfen. — Dasjenige, was in Beziehung auf jene Konkurrenz etwa für zweckmässig gehalten werde, müsse dem freien Belieben jeder dabei betheiligten Regierung jederzeit um so mehr anheimgestellt bleiben, als die Umstände, aus welchen derartige Entschliessungen hervorgehen könnten, wie namentlich die Eisenbahnfrachtpreise, höchst veränderlich seien.

Wäre es dagegen eventuell der Wunsch der Herren Proponenten, dass hier widerruflich oder höchstens auf einige Jahre bindend, eine Verabredung über allseitige Ermässigung des Elbzolls für die namhaft gemachten Artikel oder einen Theil derselben zu Stande komme, so seien sie, die Votanten, hierüber die weitere Erklärung ihrer Regierungen einzuholen bereit."

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Sachsen und Hamburg erwiderten.

„Sie hätten die von den Kommissarien für Hannover, Mecklenburg und Anhalt abgegebene Erklärung, wodurch ihr heutiger Kollektivantrag, in der vorgebrachten Weise, abgelehnt werde, mit aufrichtigem Bedauern vernommen. Sie seien der Ueberzeugung, dass dieser Antrag dem Art. 30 der Elbschiffahrtsakte völlig entspricht; sie müssten daher gegen die entgegenstehende Auffassung sich entschieden verwahren, und nähmen im übrigen jene Erklärung ad referendum.

Damit jedoch die Verhandlung über die sich als nothwendig oder zweckmässig erweisenden Elbzollermässigungen keine Verzögerung erleide, und mit Rücksicht auf das praktische Bedürfniss einer alsbaldigen Erleichterung des Elbverkehrs, ersuchten sie, unter den obwaltenden Umständen, die Kommissarien für Hannover, Mecklenburg und Anhalt, ihrem schliesslichen Anerbieten gemäss zu verfahren." —

In der 6. Konferenz (d. 14. Decemb. 1850) erklärte Preussen, dass es dem Oesterreichisch-Sächsisch-Hamburgischen Kollektivantrage wegen Herabsetzung des Elbzolles in seinem ganzen Umfange nicht zustimmen könne, beantragte aber seinerseits:

1) „Ermässigung des Normalelbzollsatzes auf die Hälfte des gegenwärtigen Betrages von dem Zeitpunkte ab, wo die bei den Zollvereinsstaaten beantragte Ermässigung der Durchgangsabgabe in Kraft tritt" und, anderweit noch
2) „die Ermässigung des Elbzollsatzes für Zink auf $\frac{1}{4}$ des gegenwärtigen Normalsatzes."

Werde der Antrag in Beziehung auf eine bedingte allgemeine Ermässigung des Normalsatzes angenommen und komme derselbe durch

Erfüllung der gestellten Bedingung zur Ausführung, dann werde Preussischerseits noch eine weitere Ermässigung des Elbzolles für einen grossen Theil der in dem erwähnten Kollektivantrag dazu empfohlenen Artikel zugestanden werden.

Der Hannoversche Bevollmächtigte bemerkte hierauf: „Seine Regierung vermöge eine Konnexität zwischen den Elbzöllen und der zollvereinsländischen Durchgangsabgabe nicht anzuerkennen. Dieselbe könne ihre Entschliessungen über Elbzollermässigungen nur auf Wahrnehmungen und Bedürfnisse der Gegenwart basiren, mithin nicht Beschlüssen in der Art beitreten, dass deren Ausführung erst in einer möglicherweise sehr entfernten Zeit, unter vielleicht ganz veränderten Verhältnissen und unter Voraussetzungen eintreten solle, deren Verwirklichung ungewiss und von der Zustimmung vieler hier nicht vertretener Staaten abhängig sein würde.“ — Im übrigen müsse er auch rücksichtlich des Preussischen Antrags insoweit, als derselbe auf allgemeine und unwiderrufliche Elbzollermässigungen ohne Ausgleichung gerichtet sei, seine Principalerklärung in der 4. Konferenz wiederholen.“

In gleichem Sinne äusserte sich der Bevollmächtigte für Mecklenburg.

In der 7. Konferenz (d. 22. Decemb. 1850) ward darauf eine Aussetzung der Verhandlungen in der Weise beschlossen, dass „man darüber einverstanden war, es werde augenblicklich und bis zum 10. Februar künftigen Jahres die hiesige Anwesenheit der auswärtigen Kommissarien nicht mehr erforderlich sein.“ —

Die Wiederaufnahme der Verhandlungen erfolgte in der am 4. Aug. 1851 abgehaltenen 8. Konferenz, wobei auch Dänemark wieder vertreten war. In der darauf folgenden Konferenz (d. 7. Aug. 1851) wurde Preussischerseits zunächst die Erklärung abgegeben, dass die Zeitbedingung, von welcher früher die Anwendung von Ermässigungen des Elbzolls abhängig gemacht worden, durch die bereits erfolgte Herabsetzung der zollvereinsländischen Durchgangsabgabe erledigt sei. Dann brachte der Bevollmächtigte für Hannover einen Antrag folgenden Inhalts vor:

Es sollen die in einer Anlage aufgezählten Ermässigungen des Elbzolls (Kaffee, Reis, Saatöle, Taback, Wein und Spirituosen, Garne u. v. a. auf die Hälfte, — Baumwolle, fremde Nutzhölzer, Krapp, Zündhölzer und vieles andere auf ein Viertel etc.) von sämmtlichen Elbuferstaaten bis zu Ende des Jahres 1853 bewilligt werden, alsdann aber solle jedem Staate der Widerruf des Zugeständnisses frei stehen. — So lange jene Ermässigungen allseitig bestehen, sollen auch die von Preussen, Sachsen und Anhalt der Elbschiffahrt dermalen *) thatsächlich gewährten Elbzollbefreiungen, Er-

---

*) Oesterreich hatte durch Verfügung des Finanzministeriums vom 4. Mai und 20. Juli 1850 seine Elbzölle gänzlich aufgehoben, mit Ausnahme für Holz, welche

lasse und Erstattungen fortbestehen. — Für denselben Zeitraum soll für Steinkohlen in der Auffahrt der Elbzoll (statt $^1/_{40}$) auf $^1/_{20}$ des Normalsatzes festgesetzt, dagegen der Esslinger Zoll für diesen Artikel nicht erhoben werden. —

„Hierdurch werde die Belastung der elbaufwärts nach Preussen geführten Steinkohlen zwar im Vergleich gegen den Status quo um 1,015 Spf. pro Zollcentner oder 3 Sgr. 7,762 Pfg. pro Last gesteigert, dagegen im Vergleich gegen die bis zum 1. Januar 1845 bestandenen Abgabensätze um 1 Sgr. 6,446 Pfg. pro Last verringert werden. Die Ermässigung der Abgaben für Steinkohlen vom 1. Januar 1845 ab sei nicht etwa aus einem für diesen Artikel hervorgetretenen Bedürfniss erwachsen, sondern nur eine zufällige Folge der Aufhebung der Rekognitionsgebühr gewesen, welche man in der Additionalakte vom 13. April 1844 durch Erhöhung des Normalzollsatzes ausgeglichen habe. Nachdem dermalen diese Erhöhung von den Kaufmannsgütern nicht mehr getragen werden könne, scheine es weder unbillig noch sonst bedenklich, die damit historisch in Verbindung stehende Begünstigung der Steinkohlen wieder aufzuheben."

Der Bevollmächtigte für Dänemark erklärte: „Meine Regierung geht davon aus, dass die gegenwärtige Revisionskommission hauptsächlich bezwecke, solche Veranstaltungen zu berathen, welche die Elbschifffahrt beleben und erleichtern können, und ist daher nicht abgeneigt, auf Ermässigungen des Elbzolls für solche Artikel, für die sich unter den dermaligen Verhältnissen, im Hinblick auf die Konkurrenz anderer Verkehrswege, ein Bedürfniss herausstellt (und dies möchte von den Artikeln, die gegenwärtig dem vollen Normalsatz unterliegen, gelten) insoweit einzugehen, als sämmtliche betheiligte Uferstaaten im Interesse der Elbschiffahrt sich über eine solche Elbzollermässigung für die Dauer einiger

---

Ausnahme indess späterhin auch beseitigt worden. — Der gegenseitige Erlass der Preussischen und Anhaltschen Elbzölle für die Güter, welche an einem Preussischen oder Anhaltschen Platze an der Elbe ein- oder ausgeladen werden, ist seit den Verträgen von 1828 und 1831 (s. o. Seite 96) unverändert beibehalten. — Der von Preussen zu erhebende Elbzoll im Betrage von 16 Sgr. 7 Pfg. per Centner ward durch ein Finanz-Ministerialreskript vom 27. December 1845 auf 11 Sgr. 1 Pfg. ermässigt. — Von Waaren, die nach einem Preussischen Platze gehen oder daher kommen, wird an Preussischem Elbzoll nur das sogenannte Rekognitionsgebühr-Aequivalent, $3^3/_4$ Pfg. per Zollcentner bei Wittenberge und $1^1/_4$ Pfg. per Centner bei Mühlberg erhoben. — Von Waaren nach oder von Sachsen bei direkter Durchschiffung beträgt der Preussische Elbzoll 2 Sgr. 8 Pfg. per Centner. Sachsen erlässt seine Elbzölle für die in einem Sächsischen Elbplatze ein- oder ausgeführten Waaren, restituirt die Anhaltschen Elbzölle für die an den dazu bestimmten Sächsischen Elbplätzen ein- oder ausgeschifften Waaren und erstattet auch die Hälfte des Preussischen Elbzolls von 2 Sgr. 8 Pfg. per Centner, mithin 1 Sgr. 4 Pfg. bei denjenigen Waaren erster Zollklasse, welche, elbaufwärts über Wittenberge eingehend, das Preussische und Anhaltsche Elbstromgebiet ohne Umschlag passiren und in Meissen, Dresden, Pirna oder Schandau ausgeschifft werden.

Jahre verständigen können, und gleichzeitig der Esslinger Zoll sammt Schreibgeld einer durchgreifenden Revision unterzogen, namentlich für Rohprodukte, wie Steinkohlen, aufgehoben würde. Der gegenwärtige Augenblick, wo sich die Verhältnisse der Wasserstrasse zu den konkurrirenden Eisenbahnen, und die Verkehrsverhältnisse dieser unter sich, noch nicht fixirt haben, möchte nach diesseitigem Erachten kaum geeignet erscheinen, Tarifpositionen für eine längere Zeitdauer jetzt vertragsmässig festzustellen.“ — —

Gegen die Hannoverscherseits vorgeschlagene Erhöhung des Steinkohlenzolls müsse er sich erklären; andererseits könne er aber auch nicht dafür halten, dass weitergehende Ermässigungen über eine temporäre Herabsetzung des Normalzollsatzes hinaus, wie sie der Kollektiv-Antrag vom 14. December 1850 etc. bezwecke, durch ein reelles Schifffahrtsbedürfniss geboten seien und sich ohne eine zu bedeutende Einbusse der Zollkasse, zu der man diesseits nur im Fall ausreichender Entschädigung bereit sein würde, erreichen lassen.

Mecklenburg erklärte sich in ähnlichem Sinne, wie Hannover, ausgenommen, dass die angebotenen Elbzollermässigungen wesentlich beschränkter waren (z. B. Kaffee, Taback, Reis, Garne sollten im Normalsatze verbleiben), dass aber andererseits von einer Erhöhung des Steinkohlenzolls und Modifikation des Esslinger Zolls abgesehen wurde.

Anhalt erklärte sich, unter Ablehnung der früher von Oesterreich, Sachsen und Hamburg, sowie der von Preussen eingebrachten Zollermässigungsanträge, bereit, eine Aversionalabfindung für seine Elbzolleinnahme, welche nach dem bisherigen Durchschnittsertrage zu berechnen und für die Dauer des jetzt bestehenden Vertrages mit der Krone Preussen wegen gegenseitiger Aufhebung der Elbzölle zu gewähren wäre, anzunehmen. —

Ueber die sich an die ebenerwähnten Anerbietungen und Vorschläge von respective Hannover, Dänemark, Mecklenburg und Anhalt knüpfenden Verhandlungen in der 9. bis 13. Konferenz gibt ein Bericht des Vorsitzenden in der 13. Konferenz (d. 15. Septemb. 1851) folgende Uebersicht.

— — „Bei weiterer Verhandlung der Sache sei dieses Erbieten Anhalts abgelehnt, dagegen hätten sich dem Vorschlage Hannovers Oesterreich, Preussen, Sachsen, Dänemark und Hamburg unter nachstehenden Bedingungen und Bevorwortungen angeschlossen, und zwar:

1) Oesterreich mit der Massgabe, dass
   a) die Artikel: Arsenik, Bettfedern, Papier und Porzellan auf $1/4$ und Oelkuchen auf $1/10$ des Normalsatzes zu ermässigen,
   b) die zu vereinbarenden Zollermässigungen für eine längere Zeit als bis Ende 1853 allseitig verbindlich zu machen seien;
2) Preussen unter der Voraussetzung, dass der Elbzoll von Zink auf $1/4$ des Normalsatzes herabgesetzt werde;

3) Sachsen unter der Bedingung, dass
   a) der Zoll für folgende Artikel, und zwar: Porzellan, Papier und Eisenwaaren in der Auffahrt, ingleichen Zinn auf $^1/_2$,
   Porzellan, Papier und Eisenwaaren in der Niederfahrt, ferner leinene, baumwollene und wollene, sowie dergleichen gemischte Waaren, Reis, trockene Südfrüchte, Schafwolle, ostindischer Salpeter und Gummen auf $^1/_4$,
   hölzerne Kinderspielwaaren, Bleizucker und Oelkuchen auf $^1/_5$ des Normalsatzes ermässigt werde,
   b) die von Seiten Oesterreichs zugestandene Elbzollbefreiung, und zwar für die Fahrzeuge aller Elbuferstaaten und auf der ganzen Böhmischen Elbstrecke, fortbestehen bleibe;
4) Dänemark mit der Bedingung, dass
   a) der Esslinger Zoll einer durchgreifenden Revision unterworfen, namentlich für Rohprodukte aufgehoben werde,
   b) der Elbzoll für Steinkohlen unverändert bleibe,
   und mit dem Wunsche, dass aller Sirup in der Auffahrt auf die Hälfte des Normalzolls angesetzt werde;
5) Hamburg mit der angelegentlichen Bevorwortung, dass
   a) der Zoll für folgende Artikel, und zwar: Zinn und ostindischer Salpeter auf $^1/_2$,
   Schafwolle, trockene Südfrüchte, Reis und Zink auf $^1/_4$,
   hölzerne Spielwaaren auf $^1/_5$ des Normalsatzes ermässigt werde,
   b) die verbindliche Dauer der zu vereinbarenden Ermässigungen bis Ende des Jahres 1857 ausgedehnt, jedenfalls aber
   c) verabredet werde, dass, falls eine Regierung später die Absicht hegen sollte, die jetzt zu beschliessenden Elbzollermässigungen, wenn auch nur theilweise, wieder aufhören zu lassen, alsdann mindestens sechs Monate vorher den übrigen Elbuferstaaten davon officielle Anzeige zu machen und sofort der Zusammentritt einer Revisionskommission anzusetzen sei.

Nach Inhalt der eben vernommenen Erklärungen hätten sich auch Anhalt und Lübeck den vorher genannten Staaten beigesellt, und zwar:

6) Anhalt mit der Bedingung, dass
   a) die Anhaltschen Regierungen an der sich ergebenden Mehreinnahme von der Erhöhung des Steinkohlenzolls einen verhältnissmässigen, nach den Zollquoten der unterelbischen und Anhaltschen Staaten zu bemessenden Antheil beziehen, und in der Erwartung, dass
   b) die Preussische Regierung sich geneigt erkläre, schon jetzt wegen eines neuen Abschlusses der Verträge hinsichtlich der Zölle und Steuern mit den Anhaltschen Regierungen in Unterhandlung zu

treten, und dass diese Unterhandlungen zu einem befriedigenden Resultate führen werden;

7) Lübeck mit der Bedingung, dass der Elbzoll für Steinkohlen nicht erhöht werde, und dass, so lange in Betreff des Esslinger Zolls Separatverhandlungen nicht zu einem andern Resultate führen, die Steinkohlen diesem Zoll unterworfen bleiben.

Da hiernach über den Vorschlag Hannovers mancherlei, zum Theil wesentliche Meinungsverschiedenheiten obwalteten, so glaube er, dass es gegenwärtig auf den Versuch ankommen werde, die Meinungsverschiedenheiten nach der einen oder der andern Seite hin auszugleichen, als wozu in versöhnlichem Geiste mitzuwirken er sämmtliche Bevollmächtigte dringend einlade."

Man war mit dieser Ansicht über die fernere Behandlung der Sache allseitig einverstanden. —

Es fanden hierauf in diesem Sinne mehrere vertrauliche Besprechungen statt, deren Ergebniss der Entwurf einer Uebereinkunft war, worin ausser den später durch das Schlussprotokoll vom 2. December 1851 bewilligten Zollermässigungen, noch eine Herabsetzung für Zink auf die Hälfte, und für Baumwolle (statt auf ½) auf ein Viertel des Normalsatzes zugestanden waren. Diesen beiden und einzelnen andern weiter gehenden Ermässigungen setzte aber die Mecklenburgische Regierung einen ebenso entschiedenen wie beharrlichen Widerspruch entgegen. Es wurde von ihr in der 17. Konferenz (den 19. November 1851) unter anderm geltend gemacht:

„Nachdem die gegenseitigen Rechte und Verpflichtungen der Elbuferstaaten rücksichtlich der Verhältnisse der Elbschiffahrt in den bezüglichen Staatsverträgen ihren positiven Ausdruck gefunden haben, bleibt es anerkanntermassen der Erwägung und völlig freien Entschliessung einer jeden der dabei betheiligten Regierungen anheimgestellt, inwiefern sie irgend welchen Abänderungen dieser vertragsmässig regulirten Verhältnisse, welche von andern Regierungen gewünscht und im Interesse der Elbschiffahrt für nothwendig oder zweckmässig erkannt werden, ihrerseits beipflichten will, oder nicht, sowie das nach den Partikularinteressen zulässige Mass der Berücksichtigung derartiger Vorschläge auch nur von ihr selbst zu würdigen ist.

Dass nun aber eine Regierung durch diese Partikularverhältnisse sich abgehalten sieht, dem auf die Erleichterung der Elbschiffahrt gerichteten Bestreben soweit zu folgen, als das Interesse dieser letztern an sich dies immerhin wünschenswerth erscheinen lassen mag, kann um so weniger befremden, als jenen Staatsverträgen der doppelte Zweck zum Grunde liegt, einmal, die Elbschiffahrt gegen übermässigen Bedruck zu bewahren, dann aber auch die betheiligten Staaten in dem Genusse der Intraden zu schützen, die einmal, als im Rechte begründet, von allen

Regierungen anerkannt wurden. Nach den bisherigen Wahrnehmungen hat anscheinend auch noch keine der in dieser Kommission vertretenen Regierungen sich in der Lage befunden, bei den Verhandlungen über den Elbzoll ihre Partikularinteressen völlig hintenanzusetzen.

Bei der Verschiedenartigkeit der einwirkenden Verhältnisse kann es ebenso wenig auffallen, wenn das Interesse einiger Regierungen, ja selbst, wie in dem vorliegenden Falle, einer einzigen Regierung, den Wünschen und Interessen übriger Regierungen entgegentritt; und wenn dann eine Verständigung allerdings nur durch gegenseitiges Entgegenkommen zu ermöglichen ist, so darf doch nicht übersehen werden, von welcher Seite dabei zu Gefallen und im Interesse der andern werthvolle, theuer erworbene Rechte zum Opfer zu bringen sind.

Unter voller Anerkennung der den Wünschen befreundeter Regierungen und den Interessen des gemeinschaftlichen Stromes zu widmenden Rücksichten, glaubt die grossherzogl. Regierung durch ihre bisherigen Anerbietungen dasjenige Entgegenkommen bethätigt zu haben, welches bei richtiger Würdigung der Verhältnisse, die daheim zu berücksichtigen ihr zur unabweislichen Pflicht liegt, in Billigkeit nur erwartet werden kann. Sie sieht folgeweise sich genöthigt, es dabei bewenden zu lassen, so sehr sie es auch bedauert, dass bei den Kommissionsverhandlungen Zeit und Mühe in Erstrebung eines Zieles verloren sind, welches nach den bestimmten Erklärungen ihres Bevollmächtigten sich längst als ein unerreichbares dargestellt hat." — —

„Mecklenburg ist weit entfernt, auf die von ihm vorgeschlagenen Zollermässigungen — wozu es sich nur in dem so dringend befürworteten Interesse der Schiffahrt in der Erwartung bereit erklärt hat, dass darüber hier in der Kommission ohne zeitraubende weitere Verhandlungen eine Uebereinkunft zu Stande kommen werde, und woran es mithin für den entgegengesetzten Fall sich auch nicht weiter gebunden halten könnte — in seinem privativen Interesse überhaupt einen Werth zu legen; wenn aber gesagt ist, dass die partiellen Elbzollermässigungen, wie solche in der Anlage des 16. Konferenzprotokolls verzeichnet, das Minimum seien, was der bedrängten Elbschiffahrt als wirkliche, nicht als blosse Scheinkoncession geboten werden könne, so hat Bevollmächtigter die Vorschläge seiner Regierung gegen diese letztere Bezeichnung zu verwahren. Mögen dieselben immerhin von andern Standpunkten aus als unerheblich und ungenügend betrachtet werden, ihre reelle Bedeutung verlieren sie darum nicht. Dass die Grenze des Wirklichen vom Scheinbaren gerade an der Stelle zu finden sei, wo jenes Verzeichniss sich von diesen Vorschlägen unterscheidet, wird nicht zu erweisen sein; unbestreitbar aber scheint es, dass dem Interesse der Schiffahrt jede, mithin auch die ihr nach diesseitiger Intention zugedachte Erleichterung allemal mehr entsprechen würde, als gar keine."

Aus den ausführlichen Entgegnungen auf diese Auffassung werden nachstehend hauptsächlich die auf die Rechtsfrage bezüglichen Bemerkungen des Oesterreichischen und des Preussischen Bevollmächtigten mitgetheilt.

Oesterreich. — — „Allerdings können Modifikationen des vertragsmässigen Elbzolltarifs nur durch das Einverständniss aller Uferstaaten zu Stande gebracht werden und es ist der Beitritt zu solchen Modifikationen der freien Selbstbestimmung eines jeden derselben vorbehalten. Damit ist es jedoch noch keineswegs gerechtfertigt, diesen Beitritt auch dann zu versagen, wenn es sich, wie hier, um Massregeln handelt, die zur Erfüllung einer ganz wesentlichen und unzweifelhaften Vertragsabsicht nothwendig sind. Denn in der Erfüllung der Zwecke des Vertrags muss selbstverständlich auch die Ausübung des Rechts, Beschlüssen nicht beizutreten, seine selbstverständliche Grenze finden; dass aber der Zweck des Art. 30 der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821, welcher es als eine der Aufgaben der Revisionskommission bezeichnet,

«Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen,»

auf fortschreitende Ermässigungen der damals vereinbarten Elbzölle, nach Massgabe des sich zur Erleichterung des Handels und der Schiffahrt erfahrungsmässig zeigenden Bedürfnisses, gerichtet ist, wird um so weniger mit Grund in Abrede gestellt werden können, als wol niemand wird behaupten wollen, dass die gedachte Vertragsbestimmung nur Berathungen ohne wirkliche Massregeln zu jenem Zwecke im Auge habe, sondern derselben, wenn sie einen vernünftigen Sinn haben soll, nur dadurch genügt sein wird, dass auf Grund obiger Berathungen auch entsprechende Erleichterungsbeschlüsse wirklich zu Stande kommen.“ — —

„Oesterreichischerseits vermag man daher in der erneuerten Erklärung der Mecklenburgischen Regierung, für den Zweck der Erleichterung des bedrängten Elbverkehrs zu etwas Mehrerem als den von ihr selbst gemachten, aber völlig unzulänglichen Anerbietungen die Hand nicht reichen zu wollen, eine der Tendenz der Elbschiffahrtsverträge entsprechende Berücksichtigung der im Laufe der Verhandlung sich herausgestellten dringenden Verkehrsbedürfnisse und daher auch jenes Entgegenkommen, welches, abgesehen von den vorgekommenen sachlichen Gründen, schon als Erwiderung der gegen Mecklenburg bis an die äusserste Grenze bewiesenen Nachgiebigkeit, hätte erwartet werden sollen, keineswegs zu erkennen. Vielmehr habe ich das grösste Bedauern darüber auszusprechen, dass Mecklenburg ungeachtet aller Vorstellungen und auch ausserhalb der Kommission von meiner Regierung angewendeten Mittel bei der Ablehnung selbst des schon auf so enge Grenzen reducirten und unter dem Bedürfniss gebliebenen Vermittelungsvorschlags vom 25. Oktober 1851 unbeweglich beharrt und dadurch eine Vereitelung

auch der bescheidensten Hoffnungen herbeigeführt hat, die nicht anders als den allerübelsten Eindruck hervorbringen kann.

Nach dem Vorausgeschickten bedarf es kaum noch der ausdrücklichen Erwähnung, dass die Oesterreichische Regierung die gedachten Mecklenburgischen Anträge als zu unerheblich beachtet, um damit als schliesslichem Resultate der mehr als siebenmonatlichen Kommissionsarbeiten vor das Publikum zu treten; was aber nicht ausschliesst, dass man sich, um die langwierigen Bemühungen der Kommission nicht noch länger ganz unfruchtbar zu lassen, über irgendeine Form verständige, um einstweilen wenigstens die mit der Verwirklichung dieser letztern Anträge verbundenen geringen Vortheile dem Handel und der Schiffahrt so schleunig als möglich, etwa im Verwaltungswege, zugänglich zu machen.

Zugleich habe ich, nachdem für den Augenblick alle Unterhandlungsmittel zur Erlangung eines günstigern Ergebnisses erschöpft scheinen, auf eine Aussetzung der Verhandlungen anzutragen; inzwischen aber meine Regierung hinsichtlich der aus den Elbschiffahrtsverträgen ihr zustehenden Ansprüche auf eine der Nothlage des Elbverkehrs entsprechende Verminderung der jetzigen Elbzollast gegen die von der Mecklenburgischen Regierung bei der dermaligen Kommission beharrlich festgehaltene Auffassung, wie hiermit geschieht, auf das bestimmteste zu verwahren und ihr das volle Recht auf spätere ausreichende Geltendmachung dieser Ansprüche durch Anwendung der ihr dazu geeignet scheinenden Einwirkungsmittel vorzubehalten."

Der Bevollmächtigte für Preussen: „Die wohlbegründete Erwartung, dass die Mecklenburgische Regierung, neben den mehrfach erörterten dringenden Umständen in der Sache selbst, auch der in der 16. Konferenz festgestellten Uebereinstimmung sämmtlicher übrigen Regierungen durch ihren unbedingten Beitritt zu der mehrerwähnten Uebereinkunft geneigte Berücksichtigung werde zu Theil werden lassen, wie solche Erwartung Preussischerseits in den Kollektiverklärungen der Bevollmächtigten für Oesterreich und Preussen wiederholt ausgesprochen worden: hat sich leider nicht bestätigt. — Die von dem Bevollmächtigten für Mecklenburg abgegebene Erklärung vermag meine Regierung nur als eine Ablehnung jener Uebereinkunft, welche durchweg als ein Ganzes angesehen worden, aufzufassen, und zwar um so mehr, als nach den Entschliessungen der Mecklenburgischen Regierung über Elbzollermässigungen gerade diejenigen Artikel unberücksichtigt bleiben sollen, bei welchen, wie namentlich bei Baumwolle und Zink, Preussischerseits besonderes Gewicht auf die Ermässigung des Elbzolles gelegt worden ist, dergestalt, dass die Ermässigung für Zink sogar einen untrennbaren Theil der Anträge der Preussischen Regierung auf Elbzollreduktionen und ihrer zustimmenden Erklärungen zu anderweitigen Vorschlägen gebildet hat. In fast gleichem Masse sind die Wünsche anderer Regierun-

gen, welche auf eine Herabsetzung des Elbzolles für ostindischen Salpeter, feine Holzwaaren und hölzerne Spielwaaren, Zündhölzer und Zündrequisite etc. gerichtet waren, ganz unberücksichtigt oder doch unbefriedigt geblieben. Wird gleich diese höchst beklagenswerthe Wendung und die nunmehr geschwundene Hoffnung, zum Abschluss einer Uebereinkunft über Elbzollermässigungen zu gelangen, nicht abhalten dürfen, eine Verständigung über im Verwaltungswege übereinstimmend anzuordnende Elbzollreduktionen herbeizuführen, so muss nichts destoweniger das Resultat der Verhandlungen Preussischerseits als ein, den billigsten Anforderungen nicht entsprechendes, bezeichnet werden. — Die Erfolglosigkeit der Versuche der Revisionskommission, die bedrängte Elbschiffahrt wenigstens theilweise zu erleichtern, wird von einem um so üblern Eindrucke begleitet sein, als die schliessliche einmüthige Annahme der fraglichen Uebereinkunft von seiten sämmtlicher Elbuferstaaten, mit alleiniger Ausnahme Mecklenburgs, in Verbindung mit den über den Elbverkehr gemachten neuern Erfahrungen, über die Nothwendigkeit, wenigstens dem dringendsten Nothstande der betheiligten Handel- und Schiffahrttreibenden abzuhelfen, nicht den mindesten Zweifel gelassen hat. — In diesen Erwägungen und bei einem eben so unerwarteten als ungenügenden Ausgange der Verhandlungen, fühle ich mich denn auch berufen, gegen die Auffassung, welche die Elbzollermässigungsfrage und der Zweck der Elbschiffahrts-Revisionskommission von seiten der Mecklenburgischen Regierung im Laufe der bisherigen Verhandlungen erfahren hat, für meine Regierung ausdrücklich Verwahrung einzulegen und nicht unerwähnt zu lassen, dass meine Regierung, im Verein mit andern Regierungen, auch ausserhalb der Kommission geeignet scheinende Schritte nicht unversucht gelassen hat, um den alleinigen Widerspruch der Mecklenburgischen Regierung gegen das Zustandekommen einer Uebereinkunft zu überwinden, deren Bestimmungen, wie hier geflissentlich zu wiederholen, gerade mit ganz vorwiegender Rücksicht auf die vorangegangenen Mecklenburgischen Erklärungen die Ermässigung der Elbzölle auf ein im Vergleich mit den frühern Anträgen und Vorschlägen höchst bescheidenes Mass zurückgeführt hatten und die zur Wahrung aller Interessen zunächst nur auf zwei Jahre geschlossen werden sollte, während die abseiten der Grossherzogl. Regierung gemachten Anerbietungen, ohne die beabsichtigten Erweiterungen, selbst um nur dem dringendsten Bedürfnisse des Elbverkehrs zu genügen, früher für ausreichend nicht erachtet werden konnten und also auch jetzt nicht für ausreichend erachtet werden können. — Aus diesem Sachverhalte leitet sich denn auch für die Preussische Regierung der Vorbehalt her, jeden weitern Schritt zu thun, welcher geeignet scheinen möchte, den unzweideutigen Tendenzen der Wiener Kongressakte und der Elbakte auf Erleichterung des Handels und der Schiffahrt nach neuerer Erfahrung, sowie dem Zweck und dem Wirkungs-

kreise der Elbschiffahrts-Revisionskommission, gegenüber den Partikularreinfinanziellen oder gar der Sache ganz fremden Interessen einzelner Staaten, allseitige Anerkennung und Würdigung zu verschaffen, wobei ihr die von der Mecklenburgischen Regierung früher und namentlich in dem Protokoll der zweiten Revisionskommission zu Dresden vom 13. Sept. 1842 im §. 49 zu den Artikeln 9 und 10 der Elbakte abgegebenen Erklärungen hülfreich zur Seite stehen werden."

Nachdem hierauf von mehreren Seiten, namentlich vom Sächsischen und vom Hamburgischen Bevollmächtigten, bemerkt war, dass, wenn weitergehende Erleichterungen der Elbschiffahrt, wie höchst wünschenswerth und zeitgemäss sie auch seien, für jetzt nicht erreichbar erschienen, darin doch kein Grund liege, diejenigen Elbzollermässigungen, worüber ein allseitiges Einverständniss erklärt worden, wie eingeschränkt und unzureichend solche sein mögen, der Elbschiffahrt vorzuenthalten, und der Vorsitzende aus den abgegebenen verschiedenen Erklärungen entnehmen zu müssen glaubte, dass unter den gegebenen Umständen anscheinend allein noch übrig bleibe, eine Verständigung über im Verwaltungswege übereinstimmend anzuwendende Elbzollreduktionen anzustreben, wofür in den Vorschlägen der Mecklenburgischen Regierung eine sofort zu acceptirende Basis gegeben zu sein scheine, ward in der am 2. December 1851 abgehaltenen 18. Konferenz ein vorläufiger Schluss der dritten Revisionskommission durch nachstehendes Protokoll vereinbart:

**Protokoll der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission.**

Verhandelt Magdeburg, den 2. December 1851.

„Nachdem sich herausgestellt hat, dass für weitergehende Herabsetzungen des Elbzolls eine allseitige Genehmigung der Elbuferstaaten für jetzt nicht zu erwarten ist, und es andererseits angemessen erscheint, der Elbschiffahrt wenigstens diejenigen partiellen Elbzollermässigungen baldmöglichst zu Theil werden zu lassen, hinsichtlich deren ein allseitiges Einverständniss obwaltet, sind die nachbenannten Bevollmächtigten bei der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission zur Vollziehung des gegenwärtigen Schlussprotokolls zusammengetreten, nämlich

*(folgen die Namen.)*

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und Anhalt erklären hierdurch, in Gemässheit specieller Ermächtigung, die Bereitwilligkeit ihrer allerhöchsten und höchsten Regierungen, vom 1. Januar 1852 an nachbemerkte Ermässigungen des Elbzolls im Verwaltungswege bis auf Weiteres, und unter dem Vorbehalte des Widerrufes, eintreten, resp. fortbestehen zu lassen:

auf die Hälfte des Normalsatzes:

Baumwolle, Eisenwaaren und Maschinentheile in der Auffahrt, Häute und Felle, feine Holzwaaren und hölzerne Spielwaaren, chromsaures Kali, Krapp, Krappwurzeln und Garancine, Papier in der Auffahrt, Porzellan in der Auffahrt, Reis, Rüb-, Lein- und Mohnöl, Schellack, Schmalte und Zaffern, trockene Südfrüchte, Terpentin und Terpentinöl, Terra catechu und japonica, Weinstein und Cremor tartari;

auf ein Viertel des Normalsatzes:

Arsenik, Baumöl, Bettfedern, Brot, Butter in Holzgebinden, Dividivi, Druckerschwärze, Eisenwaaren und Maschinentheile in der Niederfahrt, Farbeholz und Quercitron, Federweiss, gepökeltes und geräuchertes Fleisch, rohes Fischbein, Hanföl, Harze und Gummen aller Art, Karden, Kartoffelmehl, Kupfer und Messing, Leinen, reine und gemischte, einschliesslich Pack- und Sackleinen, in der Niederfahrt, Mahagoni- und andere fremde Nutzhölzer, auch Korkholz und rohe Stöcke, Palm- und Kokusöl, Papier in der Niederfahrt, Porzellan in der Niederfahrt, Radix alcannae, Salpeter- und Salzsäure, Schwefelsäure (Vitriolöl), Spiegel in Rahmen, Stärke, Sumach;

auf ein Fünftel des Normalsatzes:

Bleizucker, Knochenkohle (Beinschwarz), Oelkuchen, Pottasche, Schwefel, Soda, Thran;

auf ein Zehntel des Normalsatzes:

Caput mortuum, Erdfarben und Farbenerde, Graphit, Heringe, Runkelrübensirup, Südsee-Salpeter;

auf ein Zwanzigstel des Normalsatzes:

Asphalt. —

Von der gemeinschaftlichen Ausführung der Beschlüsse in Betreff der Nachtsignale für die Dampfschiffe auf der Elbe oberhalb Hamburg und Harburg, der Dienstbücher für die Schiffsleute, der Einziehung ungültig gewordener Schiffspatente wird unter den obwaltenden Umständen bis auf Weiteres Abstand genommen.

Die Berathungen der dritten Revisionskommission sind für jetzt hiermit als geschlossen anzusehen, und wird dieselbe bis zum 1. Juli 1853 vertagt, vorbehältlich einer frühern Wiederaufnahme der Verhandlungen, auf Zusammenberufung der Kommission abseiten der Preussischen Regierung, falls dringende Veranlassungen dazu vorkommen sollten.

So geschehen zu Magdeburg, den 2. December 1851.

---

Die Wiederaufnahme der Verhandlungen der Revisionskommission erfolgte am 2. September 1853. In der hierauffolgenden 10. Konferenz (den 8. September) begann die Erörterung der Elbzollfrage damit, dass Preussen einen neuen selbständigen Antrag dahin stellte:

1) Ermässigung des Elbzolls für die dem Normalelbzollsatze unterliegenden Artikel auf die Hälfte, und daneben
2) eine weitergehende Elbzollermässigung auf ein Viertel für Zink, Baumwolle, rohe Häute und Felle, Krapp, Garne aller Art, Spiritus und Branntwein, ostindischen Salpeter, Zündhölzer und Zündrequisiten, Lumpen, Wolle, Manufakturwaaren,

wobei im übrigen die Fortdauer der durch Protokoll vom 2. December 1851 vorläufig im Verwaltungswege vereinbarten Ermässigungen vorausgesetzt wird.

Oesterreich und Sachsen stimmten dem Preussischen Antrage bei, indem sie nur in Betreff einzelner Artikel (feine Holzwaaren, Backobst, Schmalte etc.) eine weitergehende Herabsetzung wünschten; wogegen derselbe sofort von Dänemark und insbesondere von Mecklenburg entschieden abgelehnt wurde.

Von Hamburgischer Seite wurde bemerkt: „Die in Gemässheit des Protokolls vom 2. December 1851 eingetretenen partiellen Ermässigungen haben unverkennbar eine wohlthätige Wirkung auf den Elbverkehr geäussert. Nachdem mehrere Jahre hindurch der Transport der wichtigern Stückgüter durch den Druck des Normalelbzolls und die Rivalität ungleich minder belasteter Handelswege von der Elbe mehr und mehr verdrängt worden, der betheiligte Schifferstand ohne sein Verschulden zusehends der Muthlosigkeit entgegengegangen und die mit der Schiffahrt zusammenhängenden Gewerbe in Verfall gerathen waren, ist mit dem Jahre 1852, dank den seitdem in Kraft getretenen Erleichterungen des Elbverkehrs, wenigstens wieder der Anfang zu einer bessern Gestaltung dieser Verhältnisse zu bemerken. Der Elbschiffahrtsverkehr von und nach Hamburg mit solchen Artikeln, welche bis Ende des Jahres 1851 dem vollen Elbzollsatze unterlagen, hat sich (abgesehen von den schon vorweg im Jahre 1848 berücksichtigten Artikeln) von circa 827,000 Centner im Jahre 1851 auf circa 1,100,000 Centner im Jahre 1852 gehoben, und unter diesen stieg der Transport der im Zoll herabgesetzten Artikel von circa 250,000 Centner auf circa 520,000 Centner. Wollte man einwenden, diese Zunahme des Elbverkehrs habe nicht ihren Grund in der Wirkung der neu eingetretenen Elbzollermässigungen, als vielmehr der Hauptsache nach in anderweitigen allgemeinen oder besondern Handelsverhältnissen, so darf hierbei auf den wesentlichen praktischen Umstand hingewiesen werden, dass nur die erleichterte Verschiffung einiger bedeutenderer Artikel die Veranlassung und Möglichkeit gegeben haben dürfte, einstweilen noch, ungeachtet der unverhältnissmässigen Höhe der Elbzölle, normalzollpflichtige Gegenstände in beträchtlichen Quantitäten auf der Elbe zu verladen. Der Kaufmann versendet, wenn irgend thunlich, die nach demselben Platze bestimmten Güter gern zusammen, und da die Raschheit der Expedition der Natur des Geschäfts

nach ein erhebliches Moment für die Schiffahrt ist, so werden zur Kompletirung der Ladungen gewöhnlich auch normalzollpflichtige Artikel mit verladen, obschon eine Elbzollentrichtung von 6 Sgr. 8¾ Pf. per Centner, allein für die Strecke zwischen Lauenburg und Wittenberge, den Frachtverdienst des Schiffers auf ein solches Minimum herabdrückt, bei dem er nicht bestehen kann.

Infolge der Wiederzunahme des Stückgütertransports auf der Elbe ist gleichzeitig auch die betreffende Elbzolleinnahme wieder etwas gestiegen, und zwar hat auch im ganzen genommen ein Mehrertrag der Elbzölle sich dabei herausgestellt, ungeachtet die dabei wesentlich mit wirkenden Getreideverschiffungen im Jahre 1852 noch geringer gewesen sind, als im vorhergegangenen Jahre, wo dieser Verkehr schon unter seinem durchschnittlichen Betrag geblieben war."

Indem sodann darauf hingewiesen wird, dass diese Erfahrung geeignet sei, die Regierungen geneigter zu machen, die bisher gewissermassen versuchsweise gewährten Elbzollreduktionen zu vervollständigen und zu erweitern, und dass ein Stillstehen bei den bisherigen beschränkten Massregeln die eben begonnene bessere Wendung der Elbverkehrsinteressen leicht unterbrechen, und sehr bald ein Zurückversinken in den frühern progressiven Verfall herbeiführen möchte, wird von seiten Hamburgs dem Preussischen Antrage völlig beigestimmt, da von demselben, wenn er auch hinter manchen Wünschen des Handels- und Schifferstands zurückbleibe, doch ein nachhaltig günstiges Resultat für den Elbverkehr sich erwarten lasse. —

In der 21. und 22. Konferenz (den 24. September und 13. Oktober 1853) fanden weitere ausführliche Erörterungen über die Elbzollfrage statt, wobei von seiten Mecklenburgs, sowie auch Hannovers und Dänemarks mit den nämlichen Argumenten, wie schon früher geschehen, die behauptete vertragsmässige Verbindlichkeit, das Bedürfniss und die Zeitgemässheit weitergehender Elbzollermässigungen beharrlich in Abrede gestellt wurde, während andrerseits Oesterreich, Preussen, Sachsen und Hamburg, ebenfalls in wesentlich gleicher Weise, wie vorher, die Nothwendigkeit solcher Massregeln dringend geltend machten. Was den Rechtspunkt anlangt, so ist aus diesen Erörterungen Folgendes hervorzuheben.

Der Mecklenburgische Bevollmächtigte bemerkt: „Allenthalben, wo es sich von der Erfüllung vertragsmässiger Verbindlichkeiten handele, werde die Grossherzogliche Regierung sich niemals säumig finden lassen. Hier aber liege die Sache anders. Mecklenburg habe in der vorliegenden Frage niemals ein Anderes begehrt und für sich gewünscht, als Aufrechthaltung vertragsmässiger Verhältnisse, welche die Basis der Verhandlungen bildeten; es suche nur seine hierin begründeten, wohlerworbenen Gerechtsame gegen Beeinträchtigung zu wahren. Die gegenseitigen

Rechte und Verpflichtungen bestimmten sich nicht nach den Stipulationen der Wiener Kongressakte, sondern nach den, in Grundlage und zur Vollziehung derselben, unter ihnen unwiderruflich aufgerichteten Staatsverträgen, wie dies oftmals, namentlich auch in der 39. Konferenz der ersten Revisionskommission von dem damaligen Preussischen Bevollmächtigten treffend dargelegt sei. Dass aber jede Modifikation dieser Staatsverträge, welche nach den im Laufe der Zeit veränderten Verhältnissen im Interesse aller oder eines Theils der Kompaciscenten gewünscht werde, der Zustimmung aller Kompaciscenten bedürfe, mithin jedem einzelnen derselben ein Widerspruchsrecht dagegen zustehe, sei eben so zweifellos und unbestritten, als es in der Sache liege, dass jede Regierung sich bei dem Erstreben oder Abwehren solcher Modifikationen durch Gründe der eigenen Konvenienz leiten lasse.“

Hierauf entgegnet der Bevollmächtigte für Oesterreich:

„Da nach den Erfahrungen der letztverflossenen Jahre, wie solche in unbestreitbaren und notorischen statistischen Verkehrsübersichten und Frachtsätzen vorliegen, kein begründeter Zweifel darüber mehr obwalten kann, dass ein Normaltarifsatz von 33 Sgr. 11 Pfg. per Centner für die ganze Route von Hamburg bis Melnick und dessen konventionsmässige Quoten pro rata der einzelnen Strecken, einem faktischen Verkehrsverbote für die dem vollen Satze unterworfenen Artikel gleichkommt, und dass ein solcher Zustand mit Art. 111 der Wiener Kongressakte im Widerspruch steht, welcher vorschreibt: «on partira en dressant le tarif du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation», kann, nach dem Dafürhalten meiner Regierung, die daraus sich ergebende allseitige Erfüllung der vertragsmässigen Verbindlichkeiten des Art. 30 der Elbakte mit Grund erwartet werden.“ — —

„Die in dem Votum des Mecklenburgischen Bevollmächtigten vorkommende Ansicht, dass die Bedeutung der Wiener Kongressakte durch die Elbakte für die einschlagenden Verhältnisse der Elbe eine rechtliche Bedeutung nicht mehr habe, vermag meine Regierung nicht anzuerkennen. Zu dieser Behauptung mag wol die Rücksicht Anlass gegeben haben, dass man schwerlich in Abrede stellen kann, dass die Aufrechthaltung des gegenwärtigen konventionsmässigen Normalelbzollsatzes und die nothwendige Konsequenz der vorhin angeführten Bestimmung des Art. 111 der Wiener Kongressakte nicht im Einklange stehen. Wenn aber über die Absicht und den Sinn einer abgeleiteten vertragsmässigen Bestimmung Zweifel entsteht, so ist nichts natürlicher, als dass man auf den principalen Vertrag zurückkommt, — also dass man den Art. 30 der Elbakte nach Art. 111 der Wiener Kongressakte auslegt. Mit der in diesem Artikel enthaltenen positiven Vorschrift, die Tarife der gemeinsamen Ströme aus dem Gesichtspunkte der Erleichterung der Schiffahrt anzuordnen, steht, der Absicht und dem Sinn nach, offenbar in Wider-

spruch das unveränderte Fortbestehen eines solchen Tarifs zu dem Zwecke, auf Kosten der Flussschiffahrt den konkurrirenden, viel vollkommneren Handelswegen, den Eisenbahnen, die lohnendsten Frachten künstlich zu überweisen." —

Da die fortgesetzten Erörterungen der Elbzollfrage und auch ausserhalb der Kommission aufs neue versuchte Schritte nicht den Erfolg hatten, die Mecklenburgische Regierung zu bewegen, ihre Zustimmung zu Elbzollermässigungen zu ertheilen, welche irgend erheblich über die bereits durch das Protokoll vom 2. December 1851 verabredeten Reduktionen hinausgingen, entschloss man sich, auf Grund der beschränkten Mecklenburgischen Zugeständnisse eine Uebereinkunft für eine gewisse Zeitdauer abzuschliessen. Es geschah dies in der 27. Konferenz am 8. Februar 1854, und lauten die auf die Elbzollverhältnisse und die nächste Revisionskommission bezüglichen Bestimmungen dieser Uebereinkunft, wie folgt:

**Schlussprotokoll der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission.**

In Folge der bisherigen Verhandlungen der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission sind die Bevollmächtigten, nämlich

für Oesterreich etc. etc. [*folgen die Namen*]

unter Vorbehalt der Genehmigung ihrer Regierungen schliesslich über nachstehende Punkte übereingekommen. — —

§. 3. (Zum Art. X der Elbschiffahrtsakte und dem §. 26 der Additionalakte.)

Sämmtliche Elbuferstaaten werden nachbemerkte Ermässigungen des Elbzolls eintreten, beziehungsweise fortbestehen lassen, nämlich:

auf die Hälfte des Normalsatzes:

Baumwolle, Blei- und Zinkweiss in der Niederfahrt, Cichorien (präparirte) in der Niederfahrt, Eisenwaaren und Maschinentheile in der Auffahrt, Häute und Felle, feine Holzwaaren und hölzerne Spielwaaren, chromsaures Kali, Krapp, Krappwurzeln und Garancine, Papier in der Auffahrt, Porzellan in der Auffahrt, Reis, Rüb-, Lein- und Mohnöl, Salpeter (anderer als roher Südsee-Salpeter), Schellack, Schmalte und Zaffern, trockene Südfrüchte, Terpentin und Terpentinöl, Terra catechu und japonica, Weinstein und Cremor tartari, Zündhölzer und Zündrequisite;

auf ein Viertel des Normalsatzes:

Arsenik, Baumöl, Bettfedern, Brot, Butter in Holzgebinden, Kakaoschalen, Dividivi, Druckerschwärze, Eisenwaaren und Maschinentheile in der Niederfahrt, Farbeholz und Quercitron, Federweiss, gepökeltes und geräuchertes Fleisch, rohes Fischbein, Hanföl, Harze und Gummen aller Art, Karden, Kartoffelmehl, Kupfer und Messing, Leinen, reine und gemischte, einschliesslich Pack- und Sackleinen in der Niederfahrt,

Mahagoni und andere fremde Nutzhölzer, auch Korkholz und rohe Stöcke, sowie alle nicht anderweitig besonders tarifirte ausländische Rohrarten, Manufakturwaaren aller Art (gewebte Stoffe) in der Niederfahrt, Palm- und Kokusöl, Papier in der Niederfahrt, Porzellan in der Niederfahrt, Radix alcannae, Salpeter- und Salzsäure, Schwefelsäure (Vitriolöl), Spiegel in Rahmen, Stärke, Sumach, Sirup, Waid und Wau, Wolle (Schaf- und Lammwolle, Gerberwolle, Flockwolle, Scherwolle, Tuch oder Wolltrümmer, Zupf- oder Schuddy-Wolle);

auf ein Fünftel des Normalsatzes:

Bleizucker, Knochenkohle mit Ausnahme des auf $1/_{40}$ ermässigten Beinschwarz, Oelkuchen, Pottasche, Schwefel, Soda, Thran;

auf ein Zehntel des Normalsatzes:

Backobst und trockene Beeren, Caput mortuum, Erdfarben und Farbenerde, Graphit, Heringe, Runkelrübensirup, Südsee-Salpeter (roher);

auf ein Zwanzigstel des Normalsatzes:

Asphalt;

auf ein Vierzigstel des Normalsatzes:

gebrauchte Knochenkohle, soweit sie lose im Schiffe oder sonst unverpackt versandt wird, in der Niederfahrt.

Die vorstehenden Zollermässigungen sollen bis zum 31. December 1859 und, wenn 6 Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums keine der betheiligten Regierungen den andern mittels officieller Erklärung ihre Absicht, die Wirkung derselben aufhören zu lassen, kund thun sollte, noch drei Jahre über diesen Zeitpunkt hinaus und so fortdauernd von drei zu drei Jahren in Kraft und Anwendung bleiben.

Ein alphabetisches Verzeichniss der von den vorstehenden Zollermässigungen berührten Waarenartikel wird von den Regierungen bekannt gemacht werden.

Preussen, Sachsen und Anhalt werden für die Dauer der hier gedachten Zollermässigungen diejenigen Elbzoll-Befreiungen und Elbzoll-Ermässigungen, welche sie in Bezug auf ihre Elbzoll-Quoten zur Zeit gewähren, fortbestehen lassen und beziehungsweise auf die vorgenannten, im Zolle ermässigten Gegenstände verhältnissmässig ausdehnen.

Oesterreich wird während der Dauer der Uebereinkunft die im administrativen Wege bewilligte Zollfreiheit auf seiner Elbstrecke fortdauern lassen, nur in Betreff des Holzes in der Thalfahrt wird weitere Verfügung vorbehalten.

§. 8. (Zum Art. XXX der Elbschiffahrtsakte und §. 57 der Additionalakte.)

Die vierte Revisionskommission wird im Laufe des Jahres 1858 in Hamburg zusammentreten.

Dieselbe hat vor Beendigung ihrer Berathungen Zeit und Ort der nächsten Zusammenkunft festzustellen.

Sollten dringende Veranlassungen vorkommen, so werden die Uferstaaten sich auch vor Ablauf der verabredeten Frist über den Zusammentritt einer Revisionskommission verständigen.

---

Bei Unterzeichnung des Schlussprotokolls vom 8. Februar 1854 wurden in Betreff der Elbzollfrage noch nachstehende Erklärungen zu Protokoll gegeben:

Der Bevollmächtigte für Oesterreich: Indem ich auf die im Laufe der Verhandlungen Oesterreichischerseits wiederholt abgegebenen übereinstimmenden Erklärungen über die Aufgabe der Revisionskommission Bezug nehme, kann ich mich bei dieser Gelegenheit auf die schliessliche Bemerkung beschränken, wie meine Regierung es aufrichtig bedauert, dass die erlangten Resultate hinsichtlich der Elbzollermässigungen hinter den im Interesse des Elbverkehrs erstrebten Erleichterungen weit zurückgeblieben sind, dass sie sich jedoch vertrauensvoll der Hoffnung hingibt, es werde gelingen, künftig eine den Bedürfnissen und Wünschen des Handels- und Schifferstandes besser entsprechende Regelung des Elbzollwesens herbeizuführen.

Der Bevollmächtigte für Preussen erachtet sich, der ihm ertheilten Instruktion gemäss, zu der Erklärung verpflichtet, dass seine Regierung — den Resultaten der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission gegenüber — nur in billiger Würdigung des wiederholt und jetzt fast allseitig ausgesprochenen Wunsches, dass die Verhandlungen dieser bereits zweimal vertagt gewesenen Kommission nunmehr geschlossen werden mögen, dem Abschlusse derselben zustimme, wobei sie das Vertrauen hege, dass sich die von ihr gestellten Elbzollermässigungs-Anträge, insbesondere der wiederholt und dringend befürwortete Antrag auf Ermässigung des Elbzolls für Zink, auf welchen zurückzukommen sich die Preussische Regierung ausdrücklich vorbehalte, künftig einer allseitigern Berücksichtigung zu erfreuen haben werden.

Der Bevollmächtigte für Sachsen schliesst sich den Erklärungen der Bevollmächtigten für Oesterreich und Preussen im allgemeinen an.

Die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg halten sich verpflichtet, an dieser Stelle die Bemerkung niederzulegen, wie ihre Regierungen in die jetzt vereinbarten Tarifermässigungen lediglich deshalb gewilligt, um den Schluss dieser seit 1850 tagenden Kommission zu ermöglichen, und den Regierungen der übrigen Elbuferstaaten einen Beweis bundesfreundlichen Entgegenkommens zu geben, da eben auf die jetzt vereinbarten Elbzollherabsetzungen von mehreren Seiten ein Werth gesetzt worden ist.

Die Bevollmächtigten müssen sich indessen ausdrücklich dagegen verwahren, dass bei späterer Gelegenheit diese Bereitwilligkeit zur Folge gezogen, und Konsequenzen daraus abgeleitet werden, da die jetzt be-

schlossenen Tarifermässigungen schwerlich als das Resultat einer absolut nothwendigen oder rationellen Tarifrevision bezeichnet werden dürfen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben es hinreichend gezeigt, wie die Interessen der verschiedenen Elbuferstaaten, so wie sich dieselben gestaltet haben, sehr schwer zu vereinigen sind. Eine jede Tarifermässigung erfordert mehr oder minder finanzielle Opfer von seiten einiger Staaten, während andere Staaten andere Rücksichten zu nehmen haben, und diese Finanzrücksicht bei denselben nicht obwaltet. Bei diesem principiellen Unterschiede der vorwaltenden Interessen darf auch diesseits die Hoffnung ausgesprochen werden, dass von seiten derjenigen Regierungen, die eine erhebliche Herabsetzung des Elbzolltarifs und eine Veränderung des Status quo erstreben zu müssen glauben, denjenigen Regierungen, die nur Aufrechthaltung des Bestehenden wünschen, bei fernern Ermässigungsanträgen auch eine Basis geboten werden möge, welche es diesen Regierungen ermöglichen kann, auf solchergestalt ausgesprochene Wünsche ohne Bedenken einzugehen.

Der Bevollmächtigte für Anhalt tritt im allgemeinen der Erklärung des Preussischen Bevollmächtigten bei, und

die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg schliessen sich der Erklärung des Bevollmächtigten für Oesterreich an.

---

In Bezug auf den Esslinger Zoll hatten in der 13. Konferenz (den 25. September 1851) die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg das Anerbieten gemacht, zur Vereinfachung der Berechnungsweise im Interesse des Schifferstandes, die gedachte Abgabe von resp. 4 Schilling Hamb. Kourant per Schiffslast à 4000 Pfd. brutto (Hamb. Gewicht) und 2 bis 24 Schilling Schreibgebühr per Kahn, nach Einer Norm, und zwar mit zusammen $4\frac{1}{2}$ Schilling Kourant des 14-Thalerfusses per Last à 40 Centner Elbzollgewicht, erheben zu lassen. In der 16. und 17. Konferenz wurde von den übrigen Uferstaaten die Zustimmung zu dieser Abänderung erklärt. In der 22. Konferenz (den 13. Oktober 1853) wurde vom Preussischen Bevollmächtigten zu Protokoll erklärt: dass die Preussische Regierung die gegenwärtig (seit dem 1. Januar 1852) in Anwendung befindliche Erhebung des Esslinger Zolls, wonach derselbe nur von den aus der Stadt Hamburg versandten, d. h. innerhalb Baums verladenen Gütern erhoben werde, und also die ausserhalb Baums verladenen Güter der Abgabe nicht unterzogen werden, für die einzig zulässige erachte und gegen jede Rückkehr zu dem frühern Zustande bei der Erhebung jenes Zolls hiermit ausdrücklich Verwahrung einlegen wolle. — Oesterreich, Sachsen, Hannover, Dänemark und Anhalt schlossen sich dieser Ansicht an. Die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg bezogen sich auf ihre früher abgegebenen Erklärungen und behielten ihren Regierungen alle Rechte vor.

§. 9 des Schlussprotokolls nahm hiernach folgende Bestimmung auf:

(Zu der Anlage II der Elbschiffahrtsakte und Anlage E der Additionalakte.)

Statt der frühern Erhebungsweise des Esslinger Zolls mit 4 Schilling Hamb. Kourant per Schiffslast von 4000 Pfd. brutto (Hamb. Gewicht) und einer geringen Schreibgebühr ist, unter Zustimmung aller betheiligten Regierungen, die Erhebung dieses Zolls mit $4\frac{1}{2}$ Schilling Kourant, den Thaler des 14-Thalerfusses zu 40 Schilling gerechnet, per Last à 40 Centner Elbzollgewicht eingetreten, woneben die Entrichtung einer besondern Schreibgebühr nicht mehr stattfindet.

---

Der Brunshauser Zoll war für die dritte Revisionskommission kein Gegenstand der Verhandlung und ist keine darauf bezügliche Erörterung bei derselben vorgekommen.

---

# Siebenter Abschnitt.

## Vierte Elbschiffahrts-Revisionskommission, in Hamburg 1858.

---

In Gemässheit des §. 8 des Magdeburger Schlussprotokolls sollte sich die vierte Elbschiffahrtskommission im Laufe des Jahres 1858 in Hamburg versammeln und dem Hamburger Senat lag also die Einberufung ob. Um so mehr Veranlassung hatte derselbe, als Vorbereitung dazu den übrigen Uferstaaten zeitig eine Vorlage für die zu verhandelnden wichtigern Angelegenheiten zugehen zu lassen. Dies geschah denn auch. Die auf die Elbzollfrage bezügliche Darlegung in derselben war folgende:

„Die hiesige Kommerzdeputation, als Vertreter des hiesigen Handelsstandes, hat, unter Bezugnahme auf die für den Handel und die Schiffahrt überaus drückende und störende Last der Elbzölle und auf die im vorigen Jahre erfolgte Ablösung des Sundzolles durch die bei dem Seehandel betheiligten Nationen, dem Senate den Wunsch vorgetragen, dass in analoger Weise die auf die Elbschiffahrt oberhalb Hamburg lastenden Passagezölle durch Kapitalzahlung von seiten der bei dieser Schiffahrt betheiligten Uferstaaten abgelöst werden mögen. Zur Motivirung werden besonders die folgenden Gesichtspunkte hervorgehoben:

1) Nach gänzlicher Aufhebung des Sundzolles, sowie der Weserzölle muss es für die Handelsplätze im natürlichen Verkehrsgebiete der Elbe, in Betracht der hierdurch gegebenen Konkurrenzverhältnisse, ebenso nachtheilig wie unbillig erscheinen, die durchaus gleichartigen Elbzölle fortbestehen zu lassen.
2) Wenn eine Herabsetzung der Elbzölle in den Fällen, wo dieselbe in durchgreifender Weise eingetreten ist, (z. B. bei den Artikeln Heringe, Farbeholz, Chili-Salpeter u. a.) schon einen ausserordentlichen Aufschwung des Verkehrs zur Folge gehabt hat und bei fernerer Anwendung noch haben wird, so muss natürlich eine gänzliche Beseitigung dieser Abgaben einen noch weit bedeutendern Erfolg haben.
3) Ein beträchtlicher Theil der Einnahmen von den Elbzöllen wird durch die Erhebungskosten absorbirt. Seitdem die Konkurrenz der Eisenbahnen der Elbschiffahrt einen so bedeutenden Theil der zu höhern Elbzollsätzen tarifirten Artikel entzogen und damit den Ertrag dieser Abgaben wesentlich geschmälert hat, nehmen die Erhebungskosten eine um so bedeutendere Quote der Elbzölle vorweg in Anspruch. Diese Quote ist eine Last des Handels und der Konsumenten, ohne den zollberechtigten Staaten einen entsprechenden Vortheil zu gewähren. Bei einer Ablösung der Zölle kann daher, ohne dauernden finanziellen Nachtheil für den betreffenden Staat, den wichtigsten volkswirthschaftlichen Interessen der Gesammtheit der Elbuferstaaten eine grosse Erleichterung verschafft werden.
4) Durch Ablösung der Elbzölle würde ferner eine wesentliche Erleichterung in der Weise herbeigeführt werden, dass die Inkonvenienzen und namentlich der lästige Aufenthalt, welche jetzt durch die Elbzollentrichtung und die Kontrole für dieselbe verursacht werden, in Wegfall kämen.

Der Betrag der den zollberechtigten Staaten zu leistenden Entschädigung würde, nach den gedachten Vorschlägen, zu ermitteln sein durch Berechnung eines fünfjährigen Durchschnitts der jährlichen Elbzolleinnahmen dieser Staaten, und dann, nach dem Vorgang der Sundzollablösung, durch Kapitalisirung dieser Jahreseinnahmen zu 4 Procent mittelst Multiplikation mit 25, und Abzug von 38 Procent von der so gefundenen Kapitalsumme. Nach Schätzungen, welche aus den Erträgen der Jahre 1852—1856, soweit solche hier bekannt geworden, abgeleitet sind, wird diese Summe auf ungefähr 7,400,000 Thlr. veranschlagt; einer genauen Ermittelung derselben würden erst amtliche Mittheilungen der sämmtlichen Staaten über ihre Elbzolleinnahmen vorhergehen müssen.

Was die Repartirung der Beiträge zu der aufzubringenden Entschädigungssumme unter die Elbuferstaaten anlangt, so würden nach den an-

gestellten Versuchen weder die Grösse oder Bevölkerung der Uferstaaten, noch die Anzahl der Elbschiffe, noch die Quantität oder der Werth der in den einzelnen Uferplätzen elbwärts angekommenen, noch der aus denselben elbwärts verladenen Waaren, einen genauen Massstab abgeben, nach welchem ein, den bestehenden Verhältnissen entsprechendes Resultat durch Rechnung gefunden werden könnte; es wird deswegen vorgeschlagen, das Verhältniss der mehr oder minder starken Betheiligung am Elbhandel ganz im allgemeinen berücksichtigend, eine derselben präsumtiv und ungefähr entsprechende Vertheilung in der Art vorzunehmen, dass Oesterreich, Preussen und Sachsen jedes $1/6$ der ganzen Summe, und Hamburg gleichfalls $1/6$ beizusteuern hätten, das Uebrige aber unter die weniger stark betheiligten Staaten, jedoch auch nicht zu gleichen Theilen, repartirt würde. — Bei jedem Staate wäre selbstverständlich dasjenige, was derselbe zu empfangen hat, gegen das von ihm zu Bezahlende in Anrechnung zu bringen, und für diejenigen Staaten, welche einen Mehrbetrag auszukehren haben, eine etwa gewünschte Terminzahlung und der dann von ihnen zu vergütende Zinsbetrag vertragsmässig festzusetzen.

Der Senat, welcher seinerseits eine gänzliche Ablösung der Elbzölle für überaus wünschenswerth hält, und wenn auf Grundlage dieser oder ähnlicher Vorschläge ein Vertrag über die Ablösung zu Stande gebracht werden sollte, die zu den diesseits zu leistenden Zahlungen erforderlichen verfassungsmässigen Bewilligungen zu bewirken angelegentlich bemüht sein würde, trägt principaliter darauf an, die Frage der Ablösung der Elbzölle zum Gegenstand der Berathungen bei der Revisions-Kommission zu machen.

---

II. Eventualiter, nämlich für den Fall, dass die übrigen hohen Regierungen auf Verhandlungen hierüber einzugehen Bedenken finden, oder dass dieselben zu dem erwünschten Resultate nicht führen sollten, wird diesseits eine umfassende Revision des bestehenden Elbzolltarifs beantragt, und zwar werden dafür unvorgreiflich die nachstehenden Grundlagen in Vorschlag gebracht:

Von den bisherigen 7 Elbzollklassen: Normalsatz, $1/2$, $1/4$, $1/5$, $1/10$, $1/20$ und $1/40$ Elbzoll werden nur 3 Klassen beibehalten, nämlich:

$1/4$, $1/10$ und $1/40$ Elbzoll.

Sämmtliche Artikel, welche gegenwärtig dem Normalsatze und dem $1/2$ Elbzoll unterliegen, werden in die $1/4$ Elbzollklasse versetzt.

Diejenigen Artikel, welche gegenwärtig $1/4$ Elbzoll entrichten, verbleiben in dieser Klasse, mit Ausnahme von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten, welche in die $1/10$ Klasse versetzt werden.

Die bisherigen $1/5$ und $1/10$ Elbzollklassen bilden künftig, nebst den obengenannten Artikeln, die $1/10$ Elbzollklasse.

Die bisherigen $1/_{20}$ und $1/_{40}$ Elbzollklassen bilden künftig die $1/_{40}$ Elbzollklasse.

Die bisher elbzollfreien Artikel bleiben dies auch künftig. —

Die hauptsächlichen Motive zu diesem Vorschlage dürften in folgenden Erwägungen liegen:

Der gegenwärtigen unbeschreiblichen Mannichfaltigkeit und Verschiedenheit der Elbzollerhebung muss möglichst abgeholfen werden. — Eine Verminderung der jetzigen 7 Elbzollklassen (wozu noch bei einigen Artikeln die Unterscheidung nach Bergfahrt und Thalfahrt kommt) auf 3 Elbzollklassen erscheint als das einfachste Mittel hierzu, da die Konvertirung des Waarenzolls in eine Schiffsabgabe, wie die Verhandlungen beim Beginn der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission bewiesen haben, für unzulässig zu erachten sein dürfte.

Die Erfahrung der letztverflossenen 6 Jahre, von 1852—1857 hat in Bezug auf den Elbschiffahrtsverkehr und die Elbzollermässigungen hauptsächlich zweierlei erwiesen, einmal, dass die 1848, 1851 und 1854 stattgehabten Herabsetzungen des Elbzolls, im ganzen genommen, keineswegs einen nachtheiligen Einfluss auf die Elbzolleinnahmen geäussert haben, und zweitens, dass die Reduktion des Normalzolles auf die Hälfte ungenügend ist, dass es vielmehr einer Ermässigung auf $1/_4$ bedarf, wenn die Massregel das gewünschte Ergebniss für den Verkehr haben soll.

Auf Normalzollcentner reducirt (d. h. je 2 Centner zu $1/_2$ Elbzoll, je 4 Centner zu $1/_4$ Elbzoll u. s. w. = 1 Normalzollcentner) betrug nämlich der gesammte Elbverkehr, soweit derselbe Wittenberge passirte:

| | | |
|---|---|---|
| 1851 | 1,364,600 | Normalzollcentner |
| 1852 | 1,452,800 | " |
| 1853 | 1,355,600 | " |
| 1854 | 1,522,400 | " |
| 1855 | 1,590,100 | " |
| 1856 | 1,617,800 | " |
| 1857 | 1,458,700 | " |

Man darf bezweifeln, ob bei Aufrechthaltung des Elbzolltarifs von 1844 der Elbverkehr jetzt noch eine so beträchtliche Zolleinnahme geliefert hätte, als bei den eingetretenen Zollermässigungen wirklich erhoben sind.

Andererseits zeigt ein Vergleich des Elbverkehrs mit den zum vollen und zum $1/_2$ Elbzollsatze tarifirten Artikeln, dass selbst der letztere Zollsatz zu hoch ist, um den Elbverkehr einigermassen zu erhalten. Während die zu $1/_4$ Elbzoll tarifirten Artikel eine Zunahme aufweisen, hat sich der Elbverkehr mit jenen progressiv vermindert. Die Listen zeigen folgendes Verhältniss:

| | 1/1 Elbzollklasse. Centner. | 1/2 Elbzollklasse. Centner. | 1/4 Elbzollklasse. Centner. |
|---|---|---|---|
| 1855 | 493,000 | 341,800 | 1,962,100 |
| 1856 | 278,600 | 271,300 | 3,021,600 |
| 1857 | 129,700 | 168,600 | 3,250,400 |

Die Herabsetzung des Elbzolls für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten von 1/4 auf 1/10 Satz, ist bereits bei der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission dringend empfohlen worden, und erscheint besonders für den Absatz Böhmens und der Anhaltschen Länder von grosser Wichtigkeit. Eine Vereinigung der 1/5 Zollklasse mit der 1/10, und der 1/20 mit der 1/40 Zollklasse dürfte kein wesentliches finanzielles Opfer erheischen, die Elbzollberechnung jedoch wesentlich vereinfachen.“ —

---

In der ersten Konferenz (am 15. Juni 1858) konstituirte sich die Kommission und wurden dem Protokoll die vorstehenden Anträge Hamburgs beigefügt, ohne dass schon weiter auf die Elbzollfrage eingegangen wurde. Der Oesterreichische Bevollmächtigte ward zum Vorsitzenden erwählt.

Zweite Konferenz, den 26. Juni 1858.

Der Bevollmächtigte für Oesterreich erklärte, noch nicht mit ausreichenden Instructionen versehen zu sein, und behielt sich das Protokoll offen.

Der Bevollmächtigte für Preussen: „Der von der freien und Hansestadt Hamburg wegen Ablösung der Elbzölle gemachte Vorschlag ist von meiner Regierung sorgfältigst erwogen worden, es haben indessen bei ihr keine Bedenken darüber obwalten können, dass auf diesen Vorschlag nicht einzugehen sein werde.

Der in der Hamburgischen Denkschrift enthaltene Hinweis auf den Vorgang hinsichtlich der Ablösung des Sundzolles trifft nicht zu: denn während es Dänemark gegenüber an einem Rechtstitel: die Aufhebung oder Ermässigung jener Abgabe zu verlangen, gänzlich fehlte, ist für die Regulirung des Elbzolltarifs eine konventionsmässige Grundlage in dem Art. 111 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 vorhanden.

Wenn in derselben als leitende Norm für die Zollerhebung auf den gemeinschaftlichen Strömen ausgesprochen ist:

> «On partira, en dressant le tarif du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation,»

und wenn ferner dieser Gedanke auch in der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 selbst Ausdruck gefunden hat, indem es im Art. 30 daselbst unter anderm als die Aufgabe der Revisionskommission bezeichnet wird:

> «Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern können, zu berathen,»

so wird man, falls nachgewiesen werden kann, dass die gegenwärtig in Gültigkeit stehenden Zollsätze den Schiffahrtsverkehr auf der Elbe im

Vergleich zu andern Verkehrsstrassen übermässig belasten, die Ermässigung als eine vertragsmässige Verpflichtung zu fordern und resp. zu gewähren haben. Preussen hat diese Auffassung bereits bei den Verhandlungen der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission und zwar in der 22. Konferenz dem von Hannover aufgestellten Grundsatze gegenüber:

> dass für den Ausfall an der bisher durchschnittlich bezogenen Zolleinnahme, welcher in Folge von Zollermässigungen eintrete, volle Entschädigung gefordert werden könne, —

geltend gemacht. Es hat aus den für die Elbzollverhältnisse allein massgebenden Staatsverträgen so wenig als aus den bisher über den Elbverkehr gewonnenen thatsächlichen Erfahrungen einen Anlass zur Aenderung seiner Auffassung entnehmen, vielmehr sich nur gedrungen sehen können, bei derselben auch jetzt unbedingt zu verharren. —

Dazu kommt nun aber noch, dass die Art und Weise der Berechnung des Ablösungskapitals und das in Aussicht genommene Theilnahmeverhältniss der einzelnen Elbuferstaaten an deren Aufbringung eine angemessene Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse und insbesondere der Thatsache vermissen lässt, dass der konventionsmässige Elbzoll von der Mehrzahl der Elbuferstaaten — zum Theil auf Grund bestehender Verträge — gar nicht oder nur zu einem ermässigten Betrage erhoben wird. —

Hiernach befindet sich meine Regierung in der Lage, den wegen Ablösung der Elbzölle gestellten Antrag überhaupt ablehnen zu müssen."

Der Bevollmächtigte für Sachsen: „Meine Regierung ist der vorgeschlagenen Beseitigung der Elbzölle im Wege der Ablösung derselben grundsätzlich nicht abgeneigt, und würde, unter entsprechenden Voraussetzungen und Bedingungen zu einer diesfallsigen Uebereinkunft unter den Regierungen der Elbuferstaaten ihre Mitwirkung nicht versagen.

Ich bin deshalb ermächtigt, der angeregten Ablösungsfrage näher zu treten und auf specielle Verhandlungen darüber einzugehen.

Nach der soeben vernommenen Erklärung des Bevollmächtigten für Preussen ist jedoch dieser Gegenstand, wenigstens zur Zeit, als erledigt anzusehen, und habe ich mir deshalb das Weitere für den Fall vorzubehalten, dass der Antrag auf Ablösung der Elbzölle später wieder aufgenommen werden und zur Verhandlung kommen sollte."

Der Bevollmächtigte für Dänemark: „Ich kann die Geneigtheit meiner Regierung aussprechen, zu der beantragten Ablösung des Elbzolles unter gewissen Voraussetzungen mitwirken zu wollen, da aber nach der soeben vernommenen Erklärung die Regierung von Preussen nicht geneigt ist, dem Antrage des Senats der freien und Hansestadt Hamburg auf Ablösung des Elbzolles ihre Mitwirkung angedeihen zu lassen, so ist eine Beseitigung der Elbzölle auf diesem Wege

unthunlich geworden, und glaube ich meine desfällige weitere Erklärung, als nunmehr nicht erforderlich, zurückhalten zu können."

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Auf den Antrag wegen Ablösung der oberelbischen Zölle, sowie solcher von dem Senate der freien Hansestadt Hamburg gestellt worden, vermöchten ihre Regierungen schon deshalb nicht einzugehen, weil sie danach nur einen höchst ungenügenden Ersatz für das von ihnen aufzugebende Recht der Elbzollerhebung erhalten würden.

Von ihrem Standpunkte aus könnten ihre Regierungen eine Ablösung der Elbzölle überhaupt nicht wünschen, da, von den entgegenstehenden Schwierigkeiten und Bedenken anderer Art ganz abgesehen, Rückwirkungen auf andere Einnahmequellen davon zu besorgen wären, welche ihre Finanzen, selbst bei Gewährung eines vollständigen Ersatzes für die bisherigen Elbzolleinnahmen, ernstlich gefährden würden.

Gleichwol sähen sie keinen andern Ausweg, um die in neuerer Zeit wiederholt hervorgetretenen, auf Ermässigung oder Beseitigung der oberelbischen Zölle gerichteten Wünsche einiger Elbuferstaaten mit den Rechten und Interessen der andern Staaten in Einklang zu bringen. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, seien sie, ungeachtet der grossen Opfer, welche die Ablösung der Elbzölle für sie im Gefolge habe, lediglich um einen Beweis bundesfreundlichen Entgegenkommens zu geben, bereit, auf Verhandlungen wegen Ablösung der oberelbischen Zölle einzugehen.

Eine vollständige Entschädigung wegen des bisherigen Rechts der Elbzollerhebung dabei jedenfalls voraussetzend, müssten sie sich im übrigen wegen der Bedingungen, die sie von ihrem Standpunkte aus dabei zu stellen haben würden, eine weitere Erklärung für den Fall vorbehalten, dass die Verhandlungen überall einen Fortgang erwarten lassen sollten."

Der Bevollmächtigte für Anhalt gab die Erklärung ab, dass seine Regierungen schon früher ihre Geneigtheit erklärt hätten, auf eine Ablösung einzugehen, und würden sie diese Erklärung auch jetzt abgeben, unter der Voraussetzung, dass ihnen vollständige Entschädigung zu Theil werde, da, wie das in den frühern Verhandlungen schon näher ausgeführt sei, seine Regierungen die Frage nur von dem Finanzgesichtspunkt aus zu betrachten hätten.

Der Bevollmächtigte für Lübeck: „Soweit es sich hier darum handle, ob die angeregte Frage der Ablösung überhaupt zur Verhandlung kommen solle, habe er die Zustimmung seiner Regierung zu erklären. Hinsichtlich der in Vorschlag gebrachten Modalitäten einer solchen Ablösung aber werde es, nach den bereits vorliegenden Erklärungen des Bevollmächtigten für Preussen, für jetzt wenigstens einer weitern Aeusserung seinerseits nicht bedürfen."

Der Bevollmächtigte für Hamburg: „Aus den vorangegangenen Erklärungen wird meine Regierung mit aufrichtigem Bedauern ersehen, dass ihr principaler Vorschlag hinsichtlich der Elbzollverhältnisse, in der gegenwärtigen Revisionskommission eine eingehende Verhandlung wegen gänzlicher Ablösung der Elbzölle mittels Kapitalzahlung stattfinden zu lassen — auch abgesehen von der ganz offenen Frage der Modalität, worüber nur vorläufige und unvorgreifliche Andeutungen mitgetheilt sind — eine allseitige Zustimmung nicht gefunden hat. Hamburgischerseits ist man der Ansicht gewesen, dass unter den gegebenen Umständen, im Hinblick auf die Erfahrungen bei den bisherigen Revisionskommissionen und die dabei hervorgetretene principielle Divergenz der Ansichten, wodurch eine befriedigende Reform des Elbzollwesens unmöglich wurde, sowie nach dem Vorgange des wegen des Sundzolls letzthin abgeschlossenen Vertrags, eine solche Ablösung der Elbzölle das einfachste und wirksamste Auskunftsmittel sein möchte, um dem Elbverkehr endlich die so lange schon erstrebte zeitgemässe Erleichterung zu verschaffen, vorausgesetzt natürlich, dass dieser Plan von sämmtlichen betheiligten Uferstaaten mit gegenseitigem bundesfreundlichen Entgegenkommen und dem ernstlichen Wunsch einer raschen definitiven Erledigung aufgenommen werde. — Allerdings lässt sich auch durch umfassende Revision des Elbzolltarifs schon eine wesentliche Förderung der Elbschiffahrts-Interessen erreichen, allein wenn die bevorstehenden Verhandlungen hierüber den erwünschten Erfolg nicht haben sollten, muss sich meine Regierung vorbehalten, auf die Frage der Ablösung zurückzukommen.“

Der Vorsitzende erklärte hierauf: Für jetzt würde auf den Vorschlag A II. der Hamburgischen Proponenda überzugehen sein, und ersuche er, die betreffenden Erklärungen abzugeben.

Dabei ward es für angemessen erachtet, wenn jeder der Bevollmächtigten etwaige Anträge seiner Regierung in Bezug auf Zollermässigung bei dieser Gelegenheit vorlegen würde. Als Bevollmächtigter für Oesterreich bezog er sich auf seine Erklärung zu der ersten heute verhandelten Frage der Ablösung.

Der Bevollmächtigte für Preussen: „Von den auf eine Herabsetzung der Elbzölle gerichteten Anträgen der freien und Hansestadt Hamburg hat meine Regierung gern Kenntniss genommen, und erklärt sie in der bundesfreundlichsten Weise sich bereit: bis zu den Grenzen des irgend Erreichbaren hierbei mitwirken zu wollen. In Folge dessen bin ich beauftragt worden, diejenigen Veranstaltungen und Massregeln in Vorschlag zu bringen, welche nach der aus den neuern Erfahrungen gewonnenen Ueberzeugung meiner Regierung allein dazu dienen können, den Handel und die Schiffahrt auf der Elbe zu erleichtern und beiden diejenige Lebendigkeit wiederzugeben, welche sie in frühern Zeiten gehabt, und für die Zukunft zu beanspruchen die unbestrittenste Berech-

tigung haben. Nur mit einer durchgreifenden Herabsetzung der Elbzölle ist dies aber zu erreichen, und deren Nothwendigkeit wird bei einer unbefangenen Würdigung der Verkehrsverhältnisse auf unserm ausschliesslich deutschen Strome, unmöglich verkannt werden dürfen.

Zunächst muss hervorgehoben werden:

dass bei der Existenz zweier, in einem Lande, nebeneinander bestehenden, dasselbe mit dessen Nachbarländern verbindenden, und zwischen diesen den internationalen Verkehr fördernden Zu- und Abfuhrstrassen, einer jeden derselben das gleiche Recht der Theilnahme an dem Gesammtverkehr nicht versagt werden darf, wenn das im Interesse der Staatswohlfahrt nothwendige Princip der Parität nicht alterirt werden soll.

Sodann aber kann nicht ausser Acht bleiben:

dass Handel und Industrie, wenn man beiden eine naturwüchsige Entwickelung und ein gedeihliches Leben gesichert sehen will, — nur auf den Wegen ihren Vertrieb haben müssen, welche in den Gebieten, auf welche sie sich erstrecken, die natürlichen sind.

Zu solchen natürlichen Strassen gehört für das Verkehrsgebiet der Elbe, welches sich auf einen grossen Theil des Königreichs Hannover, die Preussischen Provinzen Sachsen und Brandenburg, die Thüringenschen Staaten, die Anhaltschen Herzogthümer und die Königreiche Sachsen und Böhmen verbreitet, vorzugsweise die Elbe selbst, und für ihren seit Jahrhunderten blühenden Verkehr sind nun in den letzten 10 Jahren auf ihren beiden Ufern die Eisenbahnen mit einer gefährlichen, ja gänzliche Vernichtung drohenden, Konkurrenz aufgetreten. — Der Gütertransport auf denselben, — ausser der eigentlichen Fracht, nur mit sehr geringen Durchfuhrzöllen an die Kassen der Länder, die er passirt, belegt, — hat sich vom ersten Entstehen erheblich angelassen, und in den letzten 5 Jahren bei unausgesetzter Steigerung, zu einem Umfange entwickelt, der jede davon gehegte Erwartung übertrifft. — Der Grund dieser Erscheinung ist nicht schwer zu finden, er liegt einfach darin:

dass die Schiffahrt auf der Elbe, — weil auf ihr die Zölle viel schwerer lasten als die Landtransitabgaben auf den Eisenbahnen, — trotzdem, dass sie weit billigere Frachten gewährt, als die letztern dies zu thun im Stande sind, — in demselben Verhältnisse, wie die Eisenbahnen, an dem allgemein gesteigerten Transportverkehre sich **nicht** betheiligen kann, vielmehr nur mit einer geringen Quote sich begnügen muss, und nur solche Artikel zu verfahren gezwungen ist, welche wegen der ihnen zugewendeten Ermässigung des Wasserzolls auf $^1/_{10}$, $^1/_{20}$ und $^1/_{40}$ seines Normalbetrags, mit den Eisenbahngütern hinsichtlich

ihrer Belastung durch die Landdurchfuhrzölle gleichstehen.

Die zu den höheren Elbzollklassen tarifirten Waaren sind daher von der Elbe so zu sagen verschwunden. — Während das Hauptzollamt Wittenberge im Jahre 1846 in der Auf- und Niederfahrt noch mit:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2,243,000 | Ctrn. | zum | 1/1 | Satze, | |
| 1,898,000 | „ | „ | 1/4 | „ | und |
| 40,000 | „ | „ | 1/5 | „ | |

überhaupt 4,181,000 Ctrn. passirt wurde, gingen, sehr bald nach Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn, und bei einer Gesammtbeförderung auf dieser und der Elbe von 10,652,000 Ctrn., im Jahre 1851 nur noch

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 760,000 | Ctr. | zum | 1/1 | Satze, | |
| 1,294,000 | „ | „ | 1/4 | „ | und |
| 169,000 | „ | „ | 1/5 | „ | |

überhaupt 2,223,000 Ctr.; und im Jahre 1854 — nachdem durch die Beschlüsse der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission mehrere Artikel aus der ersten in eine neugebildete zweite, sowie in die vierte und fünfte Klasse des Elbzolls versetzt waren, — bei einem Gesammtverkehre auf Elbe und Eisenbahn von 15,208,000 Ctrn. nur

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 378,000 | Ctr. | zum | 1/1 | Satze, | |
| 339,000 | „ | „ | 1/2 | „ | |
| 2,047,000 | „ | „ | 1/4 | „ | und |
| 489,000 | „ | „ | 1/5 | „ | |

überhaupt 3,253,000 Ctr.;

endlich im Jahre 1857, bei einer Gesammtbeförderung von 18,073,000 Ctrn. auf beiden Strassen, doch nur

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 131,000 | Ctr. | zum | 1/1 | Satze, | |
| 163,000 | „ | „ | 1/2 | „ | |
| 2,259,000 | „ | „ | 1/4 | „ | und |
| 306,000 | „ | „ | 1/5 | „ | |

überhaupt 3,859,000 Ctr. bei Wittenberge auf der Elbe durch, während die Eisenbahn von dergleichen zur ersten bis incl. fünften Klasse des Elbzolls tarifirten Gütern

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851: | 2,465,000, | also | gegen | die | Elbe | mehr: | 242,000 | Ctr., |
| 1854: | 4,925,000, | „ | „ | „ | „ | „ | 1,672,000 | „ |
| 1857: | 6,191,000, | „ | „ | „ | „ | „ | 2,332,000 | „ |

beförderte. —

Der eben geschilderte, im Jahre 1851 sichtbar gewordene, in den letzten Jahren aber mit Evidenz hervorgetretene, höchst traurige Zustand der Elbschiffahrt veranlasste bereits meine Regierung, bei Gelegenheit des Zusammenseins der dritten Revisionskommission auf eine durchgreifende Ermässigung der Elbzölle anzutragen. — Ihre Anträge haben aber die allseitige Zustimmung leider nicht erlangen können, es ist viel-

mehr damals nur für einzelne Artikel eine Ermässigung zu erreichen gewesen, welche unbestritten gute Folgen für die Schiffahrt gehabt hat, deren Resultate sonst in den letzten Jahren noch viel beklagenswerther sich herausgestellt haben würden, als es der Fall gewesen ist.

Das Bestreben Preussens ist unablässig dahin gerichtet gewesen:

den Betrag der Elbzölle mit demjenigen der im Zollvereine bestehenden Durchgangsabgaben in Einklang zu bringen, —

und von diesem Gesichtspunkte geht Es unter Berufung auf das, in dem Art. 111 der Wiener Kongressakte und Art. 30 der Elbschiffahrtsakte unumstösslich hingestellte Princip der Beförderung des Handels und der Schiffahrt auf der Elbe, — auch jetzt wieder aus, und hat dabei nicht unerwogen gelassen, dass

a) durch die Aufhebung des Sundzolles und der Weserzölle die mit der Elbe konkurrirenden Schiffahrtsstrassen der Oder und der Weser von der früheren Belastung befreit, und deshalb, noch mehr als früher, in die Lage gebracht worden sind: im Vereine mit den Eisenbahnen der Elbe ihren naturgemässen Verkehr mit der Zeit gänzlich zu entziehen,

und dass es daher

b) sehr dringlich geworden ist, diesem Unheile mit einer durchgreifenden Herabsetzung der Elbzölle vorzubeugen.

Der Durchgangszoll für die durch das Gebiet des Zollvereins nach Oesterreich transitirenden Güter beträgt bekanntlich pro Centner 3½ Sgr.; werden die Ermässigungen ausser Betracht gelassen, welche einzelne Elbuferstaaten freiwillig oder in Folge besonderer Verträge gewähren, so beläuft sich der Elbzoll von Hamburg bis nach Melnick für die Waaren in der $^1/_1$ Klasse auf 1 Thlr. 3 Sgr. 11 Pfg. pro Centner und es wird eine annähernde Gleichmässigkeit mit der allgemeinen Durchgangsabgabe nur dadurch zu erreichen sein, dass der Normalelbzollsatz auf $^1/_{10}$ reducirt wird. Danach würden die Waaren, welche gegenwärtig zu dem $^1/_1$, $^1/_2$, $^1/_4$ oder $^1/_5$ Satze tarifirt sind, in die $^1/_{10}$ Klasse versetzt werden müssen, die $^1/_{20}$ Klasse würde aber ganz auszuscheiden sein, weil bei einer so weit gehenden Ermässigung des Normalzolls der Zollsatz der $^1/_{20}$ Klasse mit dem Werthe der zu dieser Klasse gehörenden Waaren nicht mehr in einem angemessenen Verhältnisse stehen dürfte. — Es erscheint aber für zwei Artikel noch eine weitere Ermässigung durch das Bedürfniss geboten. — Knochenkohle entrichtet nach dem jetzt in Gültigkeit stehenden Tarife

a) gebrauchte, lose im Schiffe oder sonst unverpackt, in der Niederfahrt . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . $^1/_{40}$

b) alle übrige . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . $^1/_5$

ohne Unterschied, ob sie gebraucht ist, oder nicht.

Nach einem mir zugefertigten Gutachten der Preussischen technischen Deputation für Gewerbe in Preussen, zu dessen Mittheilung ich bereit bin, ergibt sich nun, dass es an sichern Merkmalen zur Unterscheidung der ungebrauchten von der wiederbelebten Knochenkohle gänzlich fehlt. Es wird daher Knochenkohle überhaupt zu $^1/_{40}$ zu tarifiren sein.

In dieselbe Klasse wird aber auch Steinsalz mit Rücksicht auf seinen geringen Werth und in Betracht, dass bei der hohen Belastung mit $^1/_4$ des Normalsatzes eine Konkurrenz mit dem englischen Steinsalze unmöglich ist, aufzunehmen sein.

Für die Feststellung des Tarifs sind zwar die Interessen der Schifffahrt und des Handels die entscheidenden, es kann und soll indessen auch das finanzielle Interesse, auf welches einzelne Elbuferstaaten, — allerdings unter Verkennung der Bestimmung jener Zölle — ein besonderes Gewicht legen, nicht unbeachtet bleiben. — In dieser Beziehung glaube ich zunächst auf die allgemeine Erfahrung hinweisen zu müssen, dass überall noch die Ermässigung der Eingangszölle — wo sie beliebt ist — die Zufuhr der davon betroffenen Artikel gesteigert hat, und dadurch der anfänglich eingetretene Ausfall in den Zolleinnahmen allmählich, nicht allein wieder ausgeglichen, sondern schliesslich sogar eine Mehreinnahme erzielt ist. Sodann aber fällt namentlich bei dem Elbzolle die Thatsache unbestritten ins Gewicht: dass jede Herabsetzung eine Steigerung im Verkehr herbeigeführt und diese das Quantum minus des Zollbetrags hinreichend wieder gedeckt hat. Beispielsweise erwähne ich hier, dass der Versand der, nach den Vereinbarungen im Schlussprotokolle der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission im Zolle von $^1/_1$ auf resp. $^1/_4$, $^1/_5$ und $^1/_{10}$ des Normalsatzes ermässigten Waaren zum Theil in dem gleichen, zum Theil in einem noch höhern Masse zugenommen hat, als die Zölle ermässigt worden sind. — So ist der Verkehr in

| | | 1847. | 1857. |
|---|---|---|---|
| Kokosnuss- und Palmölen | (früher $^1/_1$, jetzt $^1/_4$) | von 11,129 Ctr. | auf 79,682 Ctr. |
| Harzen . . . . . . . . . . | (desgleichen) | „ 21,399 „ | „ 93,910 „ |
| Soda . . . . . . . . . . . . | (früher $^1/_1$, jetzt $^1/_5$) | „ 5,800 „ | „ 95,750 „ |
| Heringen . . . . . . . . . | ( „ $^1/_1$, „ $^1/_{10}$) | „ 10,735 „ | „ 116,261 „ |

also bei Kokosnuss- und Palmöl und Harzen sehr weit über das vierfache, bei Soda sehr weit über das fünffache, und bei Heringen weit über das zehnfache, trotz des höchst ungünstigen Wasserstandes im vorigen Jahre gestiegen, und es darf deshalb gar nicht bezweifelt werden, dass die gleiche Erscheinung fortan sich ergeben wird, wenn man jetzt den Elbzolltarif durch weitere Ermässigungen mit den Bedürfnissen des Verkehrs in Uebereinstimmung bringt. — Hiernach stelle ich den Antrag:

dass in Zukunft nur die Klassen zu $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ des Normalzolls beibehalten, und dass die Waaren, die gegenwärtig zu $^1/_1$, $^1/_2$, $^1/_4$ und $^1/_5$ tarifirt sind, mit Ausnahme des Steinsalzes, zu $^1/_{10}$, letzteres aber, sowie sämmtliche Waaren, welche jetzt in der $^1/_{20}$ Klasse stehen, und Knochenkohle, ohne Unterschied, ob sie gebraucht ist oder nicht, in der Berg- und Niederfahrt zu $^1/_{40}$ des Normalzolls verzollt werden.

Möchte dieser Antrag aber, wider Erwarten, die allseitige Zustimmung nicht erhalten, so schliesst meine Regierung sich dem Zollermässigungsantrage Hamburgs mit der Modifikation an:

1) dass Steinsalz und Knochenkohle, ohne Unterschied, ob sie gebraucht ist oder nicht, in die $^1/_{40}$ Klasse versetzt werden;

und beantragt weiter,

2) dass unkrystallisirter Laugenfluss zu $^1/_{10}$ tarifirt werde. — —

Weitere den Elbzolltarif betreffende Anträge hat die Preussische Regierung für jetzt nicht zu machen, und indem sie die in Vorschlag gebrachten Zollherabsetzungen schliesslich nochmals im kommerziellen Interesse für durchaus nothwendig, in finanzieller Beziehung aber für ganz ungefährlich erachtet, hegt sie die Hoffnung: dieselben von allen Elbuferstaaten, in richtiger Würdigung der bundesvertragsmässig überkommenen Fürsorge für die Wohlfahrt des Handels und der Schiffahrt auf der Elbe angenommen zu sehen.“

Der Bevollmächtigte für Sachsen: „Die Sächsische Regierung kann nur angelegentlichst wünschen, dass dem in die zweite Linie gestellten Antrage des Senats der freien Stadt Hamburg auf Ermässigung der Elbzölle in möglich grösster Ausdehnung Folge gegeben werde.

Es ist hinreichend bekannt und wird einer näheren Auseinandersetzung nicht bedürfen, dass nach Eröffnung der mit dem Elbstrome parallel laufenden Eisenbahnen, und nachdem durch die in dessen Folge eingetretene Konkurrenz die Wasserfrachten bis zur äussersten Grenze herabgedrückt worden, es in der Hauptsache nur die Elbzölle sind, welche den Güterverkehr auf der Elbe mehr und mehr beschränkt, einige Handelsartikel sogar ganz oder mindestens fast ganz von der durch die Natur gebotenen Wasserstrasse verdrängt haben. Vorzugsweise gilt dies von den hochtarifirten, also namentlich von den, von dem vollen Elbzolle betroffenen Gegenständen, welche von Hamburg nach dem Innern Deutschlands bestimmt sind, oder welche als Produkte der deutschen Bodenkultur und Industrie ihrer transatlantischen Bestimmung zugeführt werden sollen. Das Quantum der hier in Rede stehenden, zur Verschiffung auf der Elbe gelangten Artikel hat sich, wie die auf officiellen Erhebungen beruhen-

den, statistischen Notizen darthun, von Jahr zu Jahr vermindert; dagegen aber hat die Menge der nämlichen Waarengattungen in dem Transporte auf den Eisenbahnen von und nach Hamburg fortwährend zugenommen, und nur diejenigen Gegenstände, auf denen ein, den gegebenen Verhältnissen mehr angemessener Elbzoll ruht, weisen eine steigende Frequenz auf dem Strome nach, und zwar dergestalt, dass dieselbe auf letzterem sogar in einem grösseren Verhältnisse als auf den konkurrirenden Schienenstrassen zunimmt.

Diese Sachlage erkannte bereits die dritte Revisionskommission als Thatsache an, und beschloss demgemäss unter anderm, hinsichtlich mehrerer im vollen Zolle stehender Artikel, eine Abgabenermässigung bis auf die Hälfte eintreten zu lassen. Allein es hat diese Zollreduktion, von welcher übrigens gerade die Hauptartikel des grossen Verkehrs, Kaffee, Wein, Zucker, Taback und Tabackfabrikate, Garn etc. ausgeschlossen blieben, nicht den Erfolg gehabt, den man sich von ihr versprechen zu dürfen glaubte, und namentlich hat sie im Durchschnitt der 4 Jahre 1854—1857, im Vergleich zu der Frequenz im letzten Jahre, vor Eintritt dieser Ermässigungen, dem Jahre 1853, dem Wasserwege nur das geringfügige Plus von zusammen 31,000 Ctr. jährlich zugeführt, mithin der Schiffahrt keinen Vortheil gebracht, während allein die Berlin-Hamburger Eisenbahn in ihrem Frachtverkehre, bezüglich der hier fraglichen Artikel, in dem nämlichen Zeitraume nicht nur ungeschmälert blieb, sondern ebenfalls ein Mehr von durchschnittlich 6500 Ctr. jährlich aufzuweisen hat.

Auf die Wahl der Bezugswege äussern zwar, wie keineswegs übersehen wird, neben der von der Waare zu entrichtenden Abgabe, noch verschiedene andere Verhältnisse Einfluss; immerhin sind aber hierbei die direkten und indirekten Kosten des Bezugs die hauptsächlichst bestimmenden Faktoren, und es fällt deren Höhe gegenwärtig um so schwerer ins Gewicht, als bei dem dermaligen Verhältnisse der allgemeinen Handelskonkurrenz, ein an und für sich geringfügig erscheinender Unterschied der Bezugskosten über die Wahl dieser oder jener Transportweise entscheidet.

Ich erlaube mir dies durch ein, auch für andere ähnliche Fälle massgebendes Beispiel zu veranschaulichen.

Kaffee, ein Artikel des vollen Elbzolls, veranlasst bei dem Bezuge von Hamburg nach Dresden, auf der Eisenbahn über Berlin, einschliesslich der Lauenburger und Mecklenburger Landtransitzölle, einen Spesenaufwand von $21\frac{5}{10}$ Sgr. pr. Ctr.; auf der Linie Harburg-Leipzig-Dresden, einen solchen von $19\frac{3}{10}$ Sgr., wofür in beiden Fällen die Waare von den Eisenbahnverwaltungen bis vor das Haus des Empfängers geliefert wird. Der Transport eines Centners Kaffee von Hamburg oder Harburg auf der Elbe bis an den Landungsplatz in Dresden, erfordert dagegen einen Spesenaufwand von $19\frac{4}{10}$ Sgr. und sind darin 7 Sgr.

10 Pf. Elbzölle, also ungefähr 40 Procent der Generalkosten enthalten. Ausserdem treten den letztern noch $\frac{1}{2}$—$\frac{3}{4}$ Sgr. für das Ausladen aus dem Schiffe, sowie für das Abrollen bis an das Haus des Beziehers hinzu, und wenn überdies noch die ungleich längere Dauer des Wassertransports, weil er den Eintritt der auf feste Termine nicht zurückzuführenden Fähigkeit über die Waare zu disponiren verzögert, die letztere vertheuert, so wird man wol nicht bezweifeln können, dass eben diese Verhältnisse den Bezug der volltarifirten Artikel auf der Elbe nach Dresden zur Unmöglichkeit machen müssen.

Fast in demselben Grade lasten diese Verhältnisse auch auf dem Bezuge derjenigen Artikel, welche, nach dem vorbemerkten Beschlusse der dritten Revisionskommission, nur noch mit der Hälfte des Elbzolles getroffen werden.

Denn was z. B. den hierher gehörenden Artikel: Baumwolle anbelangt, welcher für Sachsen, fast ausschliesslich von Riesa ab, auf der dort mündenden Chemnitz-Riesaer Eisenbahn den Erzgebirgischen Spinnereien zugeführt wird, so betragen Fracht und Spesen von Hamburg über Berlin bis Riesa 17 Sgr., über Harburg und Leipzig dahin 15$\frac{1}{4}$ Sgr.; auf der Elbe aber bis Riesa 15 Sgr. 5$\frac{1}{2}$ Pf. pr. Ctr., und treten dem letztern Betrage auch hier etwa 6 Pf. für Ausladen und Ueberführung auf die erwähnte Eisenbahn hinzu. In dem zweiten der oben gedachten Bezugsfälle ist der Wassertransport schon direkt und absolut theurer als der Landtransport über Berlin, und wenn auch in dem zuerst aufgestellten Bezugsfalle die Differenz von 1 Sgr. $\frac{1}{2}$ Pf. der Wasserstrasse zu Gunsten gereicht, so wird doch dieser Vorsprung durch die mit der längern Transportdauer verbundenen Nachtheile vollständig überwogen, der Fälle nicht zu gedenken, wenn wegen Ungunst des Wasserstandes oder mit Rücksicht auf die dem Winter sich nähernde Jahreszeit, Frachtlöhne und Assekuranzen erhöht werden müssen.

Hiernach wird es gewiss nicht weiter befremden, wenn die hier in Frage befindliche Ermässigung des Elbzolles um die Hälfte ohne allen nennenswerthen Erfolg für Hebung der Schiffahrt geblieben ist, und es ist demzufolge meine Regierung der Ansicht, dass sowol die zur Zeit noch in vollem Elbzolle stehenden, als auch die auf dessen Hälfte ermässigten Artikel, auf dem Elbwege nur dann die Konkurrenz der Eisenbahnen und der neuerdings in Mitbewerbung getretenen, zollfreien Strasse durch den Sund ertragen, beziehentlich auf die Elbe zurückgeführt werden und auf derselben verbleiben können, wenn alle diese Gegenstände in den $\frac{1}{4}$ Elbzoll klassificirt werden. Sie nimmt daher, unter Hindeutung auf den im 30. Artikel der Elbschiffahrtsakte bestimmt ausgesprochenen Zweck und die Aufgabe der Revisionskommission, nicht Anstand, einen auf die eben gedachte Ermässigung gerichteten Antrag, wie hiermit geschieht, stellen zu lassen, und zwar um so weniger, als sie, nach dem

Obigen der Ueberzeugung ist, dass nur eine solche Reform die Schiffahrt dauernd beleben könne, ohne die vertragsmässig begründeten Kasseninteressen der betheiligten Staaten zu beeinträchtigen. Ausserdem hält man Sächsischerseits dafür, dass nachbemerkte, jetzt mit $\frac{1}{4}$ oder geringer tarifirte Artikel im Verhältniss ihres Werthes oder ihrer Wichtigkeit für die Schiffahrt im allgemeinen im Elbzolle zu hoch angesetzt sind, und beantrage ich deshalb folgende Ermässigungen eintreten zu lassen.

Auf ein Fünftel des Elbzolls:

1) Eisen in Stäben und die in der Nomenklatur s. v. Eisen unter b aufgeführten Eisensorten mit Ausschluss des Roheisens;
2) Holzwaaren, gefärbte.

Auf ein Zehntel des Elbzolles:

Arsenik, Bleizucker, Erze, Flachs und Hanf, Getreide und Hülsenfrüchte, ingleichen Sämereien und Beeren, Holzwaaren, rohe und blos gehobelte, Kobaltspeise, Leinwand, rohe, ungebleichte, auch Pack- und Sackleinwand und Segeltuch, Marmorplatten, Mehl und Mühlenfabrikate, Oel- und Rappskuchen, Roheisen aller Art, Soda, Wolle aller in der Nomenklatur aufgeführten Art.

Auf ein Zwanzigstel des Elbzolles:

Asphaltfilz, Blei, Braunstein, Heringe, Nutz- und Bauholz, Serpentinsteinwaaren, Töpferwaaren, gemeine.

Uebrigens behalte ich mir vor, noch andere Klassifikationsanträge einzubringen.“

Der Bevollmächtigte für Dänemark: „Wenn ich mir erlaube, schon jetzt das Wort zu ergreifen, so geschieht es nur zu dem Zwecke, der Kommission eine unverhohlene Erklärung darüber zu geben, wie meine Regierung die gegenwärtigen Elbzollverhältnisse und die der Revisionskommission in dieser Beziehung gestellte Aufgabe betrachtet, und auf welchem Wege sie zu einer baldigen, die verschiedenen Interessen befriedigenden Lösung dieser Aufgabe bereitwillig mitwirken kann.

Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, dass die Interessen, welche meine Regierung in Bezug auf den Elbzoll zu vertreten hat, von jeher, wenn nicht ausschliesslich, so doch überwiegend finanzieller Natur gewesen sind. — Im Verhältniss zu der grossen Zahl der die Elbe befahrenden Schiffe nimmt die Dänische Flagge einen sehr untergeordneten Rang in dieser Schiffahrt ein, namentlich in Bezug auf den Verkehr von und nach den oberhalb Wittenberge belegenen Uferstaaten, und wie gering die Betheiligung der genannten Flagge hieran ist, kann dadurch nachgewiesen werden, dass die Zahl der Wittenberge passirenden diesseitigen Fahrzeuge durchschnittlich nur 5—6 Procent der ganzen passirten Schiffszahl beträgt. In noch unwesentlicherem Grade berührt der Elbzoll die Waareneinfuhr und Ausfuhr diesseitiger Gebietstheile, da

diese theils einen nennenswerthen Handel oder Elbhandel nicht haben, theils im Bezuge von Waaren eine Begünstigung geniessen.

Wenn nun auch meine Regierung, welche in der Lage sich befindet, wesentlich das finanzielle Interesse in Bezug auf den Elbzoll zu verfolgen, entschieden der Ansicht ist, dass sie in eben demselben Masse Anspruch auf die Wahrung ihrer durch die bezüglichen Verträge erworbenen Rechte hat, wie die hauptsächlich ihre Verkehrsverhältnisse berücksichtigenden andern Uferstaaten aus jenen Verträgen Ansprüche in ihrem Sinne herleiten zu können glauben, und dass keiner der verschiedenen Uferstaaten durch die eingegangenen Verträge für verpflichtet erachtet werden kann, zu Gunsten anderer Staaten finanzielle Opfer zu bringen, so hat doch meine Regierung bei frühern ähnlichen Gelegenheiten mehrfach, und zwar meistentheils aus eignem Antriebe, zu Elbzollermässigungen die Hand geboten und dadurch genügend dargethan, wie sie auch Opfer nicht scheut, um Handel und Schiffahrt zu erleichtern. —

Die jetzt vorliegenden Anträge auf Ablösung, event. Ermässigung der Elbzölle werden theilweise durch den Hinweis auf andere, weniger belastete Verkehrswege begründet. — Meine Regierung kann die Verpflichtung nicht anerkennen, durch Zollermässigungen dem Elbweg die Konkurrenz mit andern Wegen erleichtern zu müssen. Abgesehen davon, dass die auf Dänemark fallende Quote am Elbzoll, im Verhältniss zum ganzen Betrage dieses Zolles, eine äusserst geringe ist und hierin schwerlich eine Last für die Schiffahrt gefunden werden kann, auch der Vorwurf der Begünstigung der Landwege vor der Wasserstrasse Dänemark nicht trifft, indem der Elbweg, was die normalzollpflichtigen Güter betrifft, nur um 3 Pfg. höher, rücksichtlich des grössten Theils der übrigen Güter aber bedeutend geringer besteuert ist, als der Landweg, so würde auch nach diesseitigem Dafürhalten die Herabsetzung des Elbzolles einen Erfolg in dem erwarteten Masse nicht haben können, weil die Schienenwege solche natürliche Vortheile besitzen, die durch geringe Zollreduktionen nicht aufgewogen werden können. Die Elbzollermässigungen werden die Eisenbahnverwaltungen zu grössern Anstrengungen zwingen und die Schiffahrt in keine günstigere Lage bringen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre sprechen auch dafür, dass die Schiffahrt, trotz der vorgeschützten Ungunst der Zollverhältnisse, sehr wohl prosperiren kann, indem, soweit nicht ein ungünstiger Wasserstand in einzelnen Jahren die Versendungen minderte, im ganzen genommen eine Lebhaftigkeit im Elbverkehr und eine Frachthöhe wahrzunehmen waren, wie man sie früher nicht gekannt hat. Hieraus lässt sich zum mindesten mit Gewissheit das folgern, dass es der Elbschiffahrt keineswegs an der hinreichenden Gütermenge gefehlt hat, um ihren Betrieb, trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen und anderer Verkehrsstrassen, in

dem frühern Umfange nicht allein aufrecht zu halten, sondern dass dieselbe sich noch hat heben können, und dass nur diejenigen Waarenartikel, welche nach dem natürlichen Gange des Handels den Eisenbahnen wegen der bequemern und schnellern Beförderungsweise auch bei allseitig gleicher Zollbesteuerung verbleiben werden, und auf deren Beförderung die Eisenbahnen basirt worden, diesen zugegangen sind.

Gleichwol ist meine Regierung nicht abgeneigt, den mehrfältig vorgetragenen Wünschen auf Erleichterung des Elbhandels ein freundliches Entgegenkommen zu schenken und sich, wie auch schon in der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission erklärt worden, einer auf Herabsetzung des durch die Additionalakte vom 13. April 1844 festgestellten Normalzollsatzes auf die Hälfte zu treffenden allseitigen Uebereinkunft anzuschliessen, in der Weise jedoch, dass diese Herabsetzung ohne Einfluss auf die Höhe der Zollsätze für die andern Zollklassen bleibt, sodass die Klassen zu $1/2$, $1/4$, $1/5$ etc. nach wie vor resp. mit $1/2$, $1/4$, $1/5$ etc. des jetzigen Normalsatzes besteuert bleiben, und die Ermässigung des Normalsatzes auf die Hälfte demnach nichts weiter bedeutet, als die Uebertragung aller gegenwärtig noch in die Klasse des Normalzollsatzes fallenden Waaren in die Klasse zu $1/2$ des Normalsatzes. Daneben darf ich noch die Zusicherung ertheilen, dass meine Regierung einer event. gemeinsamen Uebereinkunft auf Herabsetzung der Artikel Zink und rohe Baumwolle in die $1/4$ Zollklasse ihren Beitritt nicht versagen wird.

Bei Zugestehung der vorgedachten Ermässigungen im Elbzoll, welche nach den bei früher eingetretenen Zollreduktionen gemachten Erfahrungen für die diesseitige Zollkasse mit nicht geringen Opfern verbunden sein werden, habe ich die Voraussetzung auszusprechen, dass mit dem Eintritt der obengedachten Ermässigungen auch der von den freien und Hansestädten Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich von den aus dem Hamburger Hafen nach oberelbischen Orten verschifften Waaren zur Erhebung kommende s. g. Esslinger Zoll, als eine den Verkehr belästigende Abgabe gänzlich aufgehoben werde. Meine Regierung darf die Ausführung dieser Massregel um so sicherer erwarten, als die erwähnten Mitkontrahenten an der Elbzollgesetzgebung nach vorliegenden Anträgen die Entlastung des Elbweges von Zöllen dringend nothwendig halten und denselben durch die beantragte Aufhebung des Esslinger Zolles ein Mittel gegeben ist, zur Abhülfe dieses Bedürfnisses auch aus eigenen Kräften beizutragen.

Schliesslich habe ich noch aussprechen wollen, wie meine Regierung weitern Elbzollermässigungen, als solche im Vorbemerkten zugestanden worden, sich auf das bestimmteste widersetzen muss, und dass zu einer so umfassenden Revision des Elbzolltarifs, wie die Proponenda des

Senats der freien und Hansestadt Hamburg sie für erforderlich halten, die diesseitige Zustimmung nicht zu erwarten steht.

Die heute vernommenen neuen Anträge werde ich nicht verfehlen zur Kenntniss meiner Regierung zu bringen."

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Als beim Beginn der Verhandlungen der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission im Jahre 1850 die Tariffrage Gegenstand der Erörterung geworden und das auf eine wesentliche Ermässigung der Elbzölle gerichtete Bestreben einiger Regierungen hervorgetreten sei, hätten ihre Regierungen, in Uebereinstimmung mit den Anhaltschen Regierungen, ohne Rückhalt sich dahin ausgesprochen, dass sie auf Verhandlungen zum Zweck einer vertragsmässigen Ermässigung der im Jahre 1844 festgestellten Elbzollsätze weder im ganzen noch im einzelnen eingehen würden, insofern nicht zuvor der Grundsatz, dass ihnen für den demnächstigen Ausfall an der bisher durchschnittlich bezogenen Bruttoeinnahme volle Entschädigung zu leisten sei, allseitig anerkannt und zugleich die Art der Sicherstellung der Entschädigung, sowie der rücksichtlich derselben eintretende Konkurrenzfuss befriedigend geordnet sein würde.

Die langwierigen Verhandlungen der dritten Revisionskommission hätten sodann dahin geführt, dass von einer weitern vertragsmässigen und dauernden Herabsetzung der Elbzölle, so dringend sie auch von der einen Seite gewünscht gewesen, wegen des von anderer Seite beharrlich dagegen eingelegten Widerspruchs, Abstand genommen, wol aber eine Uebereinkunft zu Stande gekommen sei, vermöge deren für einen bestimmten Zeitabschnitt, unter Vorbehalt demnächstigen Widerrufs, die vertragsmässig bestehenden Zollsätze für eine ansehnliche Reihe von Waaren ermässigt worden.

Als aber in der Schlusskonferenz der dritten Revisionskommission am 8. Februar 1854, namens mehrerer Regierungen dies Resultat als ungenügend bezeichnet und die Erwartung ausgesprochen sei, es werde gelingen, künftig eine den Wünschen und Bedürfnissen des Handels- und Schiffahrtsstandes mehr entsprechende Regelung des Elbzollwesens herbeizuführen, hätten die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg sich zu der Bemerkung verpflichtet gehalten, dass ihre Regierungen in die dermalen vereinbarten Tarifermässigungen lediglich deshalb gewilligt, um den Schluss der seit 1850 tagenden Kommission zu ermöglichen und den Regierungen der übrigen Elbuferstaaten einen Beweis bundesfreundlichen Entgegenkommens zu geben. Ausdrücklich hätten die genannten Bevollmächtigten indessen sich dagegen verwahren zu müssen geglaubt, dass bei späterer Gelegenheit diese Bereitwilligkeit zur Folge gezogen und Konsequenzen daraus abgeleitet würden. Dabei sei von ihnen auf die Erfahrungen der letzten Jahre hingewiesen, die es

hinreichend gezeigt hätten, wie schwer die Interessen der verschiedenen Elbuferstaaten, so wie sich dieselben gestellt hätten, zu vereinigen wären, indem eine jede Tarifermässigung mehr oder minder finanzielle Opfer von seiten einiger Staaten erfordere, während andere Staaten andere Rücksichten zu nehmen hätten und diese Finanzrücksicht bei denselben nicht vorwalte. Bei diesem principiellen Unterschiede der vorwaltenden Interessen sei dann schliesslich von ihnen die Hoffnung ausgesprochen worden, dass von seiten derjenigen Regierungen, die eine erhebliche Herabsetzung des Elbzolltarifs und eine Veränderung des Status quo erstreben zu müssen glaubten, denjenigen Regierungen, die nur Aufrechthaltung des Bestehenden wünschten, bei fernern Ermässigungsanträgen auch eine Basis geboten werden möchte, welche es diesen Regierungen ermöglichen würde, auf solchergestalt ausgesprochene Wünsche ohne Bedenken einzugehen.

Halte man nun diesen Erklärungen, womit die Verhandlungen der dritten Revisionskommission über die Tariffrage zum Schluss gelangt, die Initialen der Verhandlungen gegenwärtiger vierter Revisionskommission in der nämlichen Frage gegenüber, so zeige sich bedauerlich dieselbe Disparität der Wünsche und Ansichten, bei fortdauerndem Mangel bereiter Mittel zu ihrer Ausgleichung. Freilich sei von der Hamburgischen Regierung schon im vorweg die gänzliche Ablösung der Elbzölle in Vorschlag gebracht; es wäre aber von derselben Regierung für den Fall, dass übrige Regierungen auf Verhandlungen hierüber einzugehen Bedenken finden, oder doch dieselben zu dem erwünschten Resultate nicht führen sollten, eine umfassende Revision des bestehenden Elbzolltarifs und es wären für solche Revision Grundlagen in Vorschlag gebracht, die auf eine keineswegs unerhebliche Herabsetzung der vertragsmässig bestehenden Zollsätze hinausgingen, ohne dass gleichwol dabei von einer Entschädigung derjenigen Staaten, welche sich durch solche Massregel in ihrem Interesse verletzt erachten möchten, irgendwie die Rede sei. Und wenn nun aus den soeben vernommenen Erklärungen erhelle, dass das Ablösungsprojekt keine Chancen des Erfolges habe, dem gestellten Zollermässigungsantrage aber auch von andern Seiten adhaerirt werde, so hätten sie (Bevollmächtigte) geglaubt, sich auf die vorerwähnten Antecedentien beziehen zu dürfen, weil sie den Standpunkt bezeichneten, welchen ihre Regierungen auch noch jetzt unverrückt festhielten und es für die kommissionellen Verhandlungen nur fördernd sein könne, hierin von vornherein klar zu sehen. Gewohnt, paciscirte Verpflichtungen getreu und pünktlich zu erfüllen, wären ihre Regierungen jetzt, wie damals, gern bereit, in Gemässheit des Art. 30 der Elbakte zu Veranstaltungen und Massregeln behufs Erleichterung der Elbschiffahrt die Hand zu bieten und würden sie auch Opfer zu diesem Zweck nicht scheuen. Insofern aber von anderer Seite das Mittel zur Erleichterung der Schiffahrt

in einer successiven Herabsetzung der vertragsmässig feststehenden Tarifsätze und der daraus folgenden allmählichen Vernichtung der fiskalischen Bedeutung der Elbzölle erkannt werden wolle, müssten ihre Regierungen für ihren Antheil dahin zielenden Schritten aus dem gedoppelten Grunde widersprechen, einmal weil bereits vorliegende Erfahrungen den davon gehofften Ersatz nicht erwarten liessen, dann und besonders aber auch, weil sie jetzt so wenig, als damals, sich in der Lage befänden, einen beträchtlichen Theil der für ihren Finanzhaushalt unentbehrlichen Einnahmen einer Massregel zum Opfer zu bringen, die zu weit überwiegendem Theile nur den Interessen anderer Staaten diente.

In der That beständen alle Motive, wodurch ihre Regierungen, zu ihrem lebhaften Bedauern, bei den Verhandlungen der dritten Revisionskommission sich abgehalten gesehen hätten, den auf eine weitere Ermässigung der Elbzölle gerichteten Wünschen anderer Regierungen zu entsprechen, auch heute noch in ihrer ganzen Stärke, und wären selbige durch die seitdem gemachten Erfahrungen in keinem Punkte entkräftet. Wenn auch jetzt wiederum eine Herabsetzung der Zölle hauptsächlich darauf zu begründen versucht sei, dass sich einzelne und zwar vorzugsweise den höhern Verzollungsklassen angehörende Waarenartikel mehr und mehr der Elbschiffahrt entzogen und andern Verkehrswegen zugewandt hätten, so sei solche Thatsache einzuräumen und, weil aus der Natur der Verhältnisse folgend, keineswegs unerwartet gewesen; wie aber ihre Regierungen eine Verpflichtung, durch Verzichtleistung auf Zollintraden die Nachtheile auszugleichen, worin sich die Elbschiffahrt beim Transport jener Artikel, konkurrirenden Verkehrswegen gegenüber, befinden möge, niemals anerkennen würden, so würde es sich auch in keiner Weise rechtfertigen, aus solchem Umstande auf ein Zurückgehen der Elbschiffahrt im allgemeinen schliessen und daraus die Nothwendigkeit von Veranstaltungen zu ihrer Erleichterung herleiten zu wollen. Aus den vom Elbzollkommissariate zu Wittenberge aufgestellten Uebersichten ergebe sich das gerade Gegentheil, indem danach

| im Jahre | | im Jahre | |
|---|---|---|---|
| 1846: | 8,024,000 Centner | 1855: | 10,309,700 Centner |
| 1851: | 8,269,100 „ | 1856: | 12,156,500 „ |
| 1854: | 9,899,300 „ | 1857: | 11,098,900 „ |

dort zur Revision gelangt wären, wobei der Ausfall des Jahres 1857 gegen das Vorjahr lediglich den Elementarhindernissen beizumessen sei, womit die Elbschiffahrt in dem letztverflossenen Jahre andauernd zu kämpfen gehabt habe. Es sei bekannt, dass dieselbe bei gutem Frachtlohn vollauf beschäftigt gewesen und wegen des ungünstigen Wasserstandes den sich ihr darbietenden Verkehr kaum zu bewältigen vermocht habe. Gerade die Erfahrungen dieses Jahres hätten es recht klar an

den Tag gelegt, wie viel mehr der gute Bestand und das Gedeihen der Elbschiffahrt von andern Verhältnissen, namentlich von einer tüchtigen Instandhaltung des Fahrwassers abhängig, als durch die bestehenden Zölle gefährdet wären. Bei konstantem Wachsen der Zahl der beladenen Fahrzeuge, welche die Zollstelle bei Wittenberge passirten, sei auch die früher gehegte Besorgniss, dass ohne eine wesentliche Abminderung der Zölle die Dampfschiffahrt sich auf der Elbe nicht zu halten vermöchte, so wenig in Erfüllung gegangen, dass neben den schon seit lange bestehenden, noch neue, umfänglichere Dampfschiffahrtsunternehmungen ins Leben getreten und das Güterquantum, welches durch sie bei Wittenberge zur Revision gestellt worden, von 245,700 Ctr. im Jahre 1851 und 484,100 Ctr. im Jahre 1856 auf 797,800 Ctr. im Jahre 1857 gestiegen sei. Wenn zu mehrerer Begründung der jetzt beantragten weitern Zollermässigungen die Ansicht geltend zu machen versucht sei, dass durch die bisher schon temporär angeordneten Ermässigungen Verluste an Zolleinnahmen nicht veranlasst, ja sogar eine Vermehrung der letztern bewirkt worden wäre, so liege es in der Natur der Sache, dass ein Nachweis darüber, wie Verkehr und Zolleinnahme sich gestellt haben würden, wenn die Zölle in ihrem vertragsmässigen vollen Betrage erhoben wären, nicht zu erbringen sei, und dass mithin in solcher Hinsicht verschiedene Meinungen neben einander bestehen könnten; die diesseitige Ueberzeugung aber, dass aus den seit 1852, beziehungsweise 1854, eingetretenen Zollermässigungen, während sie sich als für die Schiffahrt wirkungslos darstellten, nicht unerhebliche finanzielle Verluste erwachsen wären, sei so stark und werde durch die in Zahlen vorliegenden Verkehrsresultate, in Ansehung einer Reihe von Waarenartikeln, so sehr unterstützt, dass ihre Regierungen nicht würden umhin können, in ernstliche Erwägung zu ziehen, ob jene Ermässigungen nicht wenigstens theilweise, nämlich für solche Artikel, wobei der beabsichtigte Zweck sich aus der Erfahrung als völlig verfehlt herausgestellt habe, nach Ablauf der vereinbarten Periode, zurückzunehmen sein würden.

Indem Bevollmächtigte über die letztgedachte Frage die weitere Erklärung sich ausdrücklich vorbehielten, würden sie, den ihnen ertheilten Instruktionen folgend, sich in der Lage befunden haben, den von der Hamburgischen Regierung gestellten Revisions- und Ermässigungsantrag schon jetzt einfach abzulehnen; da jedoch von seiten der Bevollmächtigten für Preussen und Sachsen verwandte und zusätzliche Anträge eingebracht worden, die erst soeben zu ihrer Kenntniss gelangt wären, und sie wünschen müssten, zur Prüfung derselben im einzelnen die Zeit zu gewinnen, so erlaubten sie sich für heute nur, das Protokoll zu weiterer Aeusserung sich offen zu halten.“

Der Bevollmächtigte für Anhalt erklärte, dass er schon jetzt in der Lage gewesen sein würde, die Hamburgischen Elbzollermässigungs-

anträge abzulehnen. Da indess der Preussische Bevollmächtigte und der Sächsische ähnliche zum Theil noch weitergehende Anträge gestellt, so behalte er sich sowol über die Hamburgischen als Preussischen und Sächsischen seine Erklärung vor, da er darüber erst an seine Regierung referiren müsse.

Die Bevollmächtigten für Hamburg und Lübeck erklärten ihre Zustimmung zu sämmtlichen vorstehenden Ermässigungsanträgen. —

Dritte Konferenz (d. 5. Juli 1858).

Der Bevollmächtigte von Oesterreich erklärte demnächst, dass er jetzt in der Lage sei, die Erklärung seiner Regierung, welche er in der 2. Konferenz noch habe vorbehalten müssen, abzugeben; und trug vor:

„Das Ziel, das Oesterreich bei den Verhandlungen der Elbschiffahrts-Revisionskommission im Auge hat, besteht in der Behebung aller Hemmnisse des Elbverkehrs, dieselben mögen in den Elbzöllen, in den sonstigen Elbschiffahrtsbestimmungen oder in der physischen Beschaffenheit des Strombettes liegen.

Den wesentlichsten Gegenstand der Kommissionstraktanden bilden: — die Elbzölle.

Wie aus den Verhandlungsprotokollen der frühern Revisionskommissionen und insbesondere aus den umständlich motivirten Darlegungen des Oesterreichischen Bevollmächtigten bei der dritten Revisionskommission in Magdeburg des Nähern zu entnehmen ist, hat Oesterreich von jeher den Standpunkt festgehalten, wonach die durch die fortschreitenden Bedürfnisse des Verkehrs erheischten Erleichterungen, somit auch die den Verhältnissen entsprechenden Zollermässigungen im Sinne der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 sowol, als der ursprünglichen Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821, sowie der bezüglichen Additionalakte vom 13. April 1844, als wesentlich in dem Kreise der von den einzelnen Uferstaaten hierdurch vertragsmässig übernommenen Verpflichtungen gelegen angesehen werden müssen, welcher Standpunkt auch in den bisherigen Revisionskommissionen insoweit zur praktischen Geltung gelangt ist, als in denselben wiederholte Ermässigungen der Elbzollsätze vereinbart worden sind.

Wenn diese allmählich gewährten Zollermässigungen in frühern Jahren eben nur genügt haben, um die Elbstrasse dem Handelsverkehr zu erhalten, so stellen sich doch die dermaligen Elbzollsätze in Folge des grossartigen Umschwungs, welcher seit dem Jahre 1844 in dem Verkehrswesen durch das Institut der Eisenbahnen eingetreten ist, welche dem Handelsverkehr in parallelen Richtungen an beiden Seiten der Elbe billige, rasche und sichere Verbindungen mit der Meeresküste bieten, diesen mehrfachen und gewichtigen Vortheilen gegenüber, immer mehr als unerschwinglich und als unbillige Hemmnisse einer, dem allgemeinen

Aufschwunge des Verkehrswesens entsprechenden Entwickelung des Elbverkehrs dar, bei deren längerem Fortbestehen der letztere von einem allmählichen gänzlichen Versiegen bedroht erscheine, während doch die Erhaltung und Vermehrung der Gesammtmasse der Güterversendungen auf der Elbe, soweit mit dieser andere Verkehrsstrassen konkurriren, als wesentlich in der Tendenz der internationalen Elbverträge gelegen zu betrachten ist.

Der Einwendung gegenüber, dass ein konsequentes Festhalten an dem hier hervorgehobenen rechtlichen Standpunkt allmählich die gänzliche Auflassung der Elbzölle zum Nachtheil der betreffenden Zollkassen nach sich ziehen könnte, wird die Bemerkung entgegengestellt, dass es bei den vorgeschrittenen Verhältnissen des Verkehrs ganz unthunlich erscheine, auf der von einigen Staaten im Elbzollwesen bisher beobachteten reinfiskalischen Tendenz noch länger zu bestehen, und dass es sich darum handle, auch in dieser für den deutschen Handel belangreichen Angelegenheit den Bedürfnissen der Zeit und den Wünschen des grössten Theils von Deutschland endlich gerecht zu werden.

Ein längeres Festhalten unerschwinglicher Zollsätze scheine aber nur geeignet, den Verkehr von dieser vortrefflichen Wasserstrasse nach und nach gänzlich abzuziehen, und es schiene auch, die hohen Elbzölle benutzen zu wollen, um sie als Schutzzölle zu Gunsten der parallelen Eisenbahnen wirken zu lassen, während doch, da erfahrungsgemäss sich die Gütermassen fortwährend vermehrten, bei einer billigen Bemessung der Elbzölle die konkurrirenden Verkehrsmittel recht gut nebeneinander gedeihen könnten.

Wird aber die nach den obern Elbegegenden bestimmte Waare durch künstliche Hemmnisse gezwungen, die Wasserstrasse zu verlassen, und hat der Handel eine andere Richtung genommen und neue Verbindungen angeknüpft, dann wird auch der Güterverkehr weder auf der Mittel-Elbe, noch auf den parallelen Eisenbahnen sich in denselben Verhältnissen lebhafter gestalten, in welchem der Verkehr der sich stets vermehrenden grossen Gütermassen überhaupt an Umfang zunimmt.

Als Beleg, wie der Handel, dem künstlichen Drucke ausweichend, sich billigere Bezugswege aufzusuchen bemüht ist und sie auch findet, sei hier die Thatsache erwähnt, dass zur Zeit die Oesterreichische Industrie zu Tetschen an der Elbe die für den Fabriksbedarf erforderliche rohe Baumwolle über Stettin bezieht.

Wenn übrigens auch vom finanziellen Standpunkte dem bewährten Grundsatze, dass den Verhältnissen entsprechende Zölle in Folge der Zunahme des Verkehrs den Zollertrag zu steigern geeignet sind, die Anerkennung nicht versagt werden kann, und wenn endlich es durch die Zollregister nachgewiesen ist, dass Artikel in hohen Elbzöllen sich mehr und mehr der Elbschiffahrt entziehen: so ist kein Grund vorhanden, die

den Wasserverkehr hemmenden hohen Elbzölle fortbestehen zu lassen; es liegt hierin vielmehr die Aufforderung, diesem unnatürlichen Zustande abzuhelfen.

Allein selbst zugegeben, dass durch eine, den dermaligen Verkehrsverhältnissen entsprechende Reduktion der Elbzölle den betreffenden Zollkassen ein mehr oder minder bedeutender Ausfall erwachse, so erscheint dieser Umstand gleichwol in keiner Weise geeignet, die Regierungen der Uferstaaten der in den Elbverträgen diesfalls übernommenen Verpflichtung zu entbinden.

In Wirklichkeit sieht Oesterreich, mit Rücksicht auf die grossen Dimensionen, welche das Verkehrswesen in Folge des über Mittel-Europa ausgebreiteten Eisenbahnnetzes angenommen hat, den Zeitpunkt schon als gekommen an, um mit dem System der, lediglich auf der Thatsache der Beschiffung eines Stroms fussenden Flusszölle gänzlich zu brechen, deren längeres Fortbestehen unter den gegenwärtigen Verhältnissen das Gedeihen solcher natürlicher Verkehrsstrassen unmöglich macht, und die im Besitze derselben befindlichen Länder der in der Natur eines solchen Besitzes gegründeten Vortheile auf eine künstliche, den gesunden Principien widerstrebende Weise beraubt.

Von dieser Ueberzeugung durchdrungen, hat Oesterreich auf der eigenen Elbstrecke die gedachten Flusszölle schon im Jahre 1852 gänzlich aufgelassen, und ebenso in der Donauschiffahrtsakte die Schiffahrt auf der eigenen langgedehnten mittlern Donaustrecke, anstatt sich den Verkehr der obern Donaustaaten finanziell tributpflichtig zu erhalten, von allen Abgaben, insofern solche nicht für bestimmte Leistungen gefordert werden, frei erklärt.

Obwol demnach die Oesterreichische Regierung die gänzliche Aufhebung der Elbzölle mit alleiniger Beibehaltung der Gebühren für bestimmte Leistungen als das Wünschenswertheste betrachtet, so wird dennoch dermal, da die meisten Elbuferstaaten auch gegenwärtig, ohngeachtet die thatsächlichen Verhältnisse des sehr gedrückten Elbverkehrs zur gänzlichen Beseitigung aller Hemmnisse dringend auffordern, die Abneigung gegen diese Massregel kund gegeben haben, in der Revisionskommission die vorstehende Anschauung der Oesterreichischen Regierung als solche blos in Evidenz gestellt, und übergehe ich daher auf den Hamburgischen Vorschlag Art. I, welcher die Frage der Ablösung der Elbzölle zum Gegenstande der Berathungen bei der Revisionskommission beantragt, und gebe im Namen der Oesterreichischen Regierung die in dem 2. Konferenzprotokoll vorbehaltene Erklärung, wie folgt, ab:

Der Antrag auf eine Kapitalsablösung entspricht nicht den Grundsätzen der Oesterreichischen Regierung, welche oben zur Kenntniss der Revisionskommission gebracht wurden; übrigens werden auch in dieser Beziehung die Oesterreichischen Principien von andern Uferstaaten ge-

theilt. Aus diesem Grunde, und mit Rücksicht auf die bei den bisher diesfalls angestellten Versuchen hervorgetretene Schwierigkeit der Ermittelung eines annehmbaren Repartitionsmassstabes, bin ich beauftragt, den Hamburgischen Antrag auf Ablösung der Elbzölle im Namen der Oesterreichischen Regierung entschieden abzulehnen." —

Der Vorsitzende nimmt nach der vorstehend abgegebenen Erklärung Anlass, Folgendes zu bemerken:

Anträge auf Ermässigung der Elbzölle wurden vor die Revisionskommission gebracht,

1) der Antrag der Preussischen Regierung (§. 14 der 2. Konferenz),
2) der Antrag des Senats der freien und Hansestadt Hamburg (Anlage I zu §. 9 der 1. Konferenz, Proponenda A. II.)
3) der Antrag der Sächsischen Regierung (§. 14 der 2. Konferenz).

Es erscheine angezeigt und zweckfördernd, die Zollermässigungsanträge nach ihrer Tragweite gereiht zur kommissionellen Verhandlung zu bringen, und gebe er als Oesterreichischer Bevollmächtigter, da ihm von seiner Regierung die ausreichende Instruktion inzwischen ertheilt wurde, über den Preussischen Vorschlag folgende Erklärung zu Protokoll:

„Es ist eine durch die zollämtlichen Verkehrsausweise bestätigte Thatsache, dass alle jene Waarenartikel, welche den höhern Zollklassen angehören, auf dem Elbstrome entweder gar nicht, oder blos als zufällige Beiladung in unbedeutenden Mengen vorkommen, und dass sich der Elbverkehr auf Waaren von geringem Werthe, welche eine höhere Fracht nicht vertragen und den niedrigern Elbzollklassen angehören, zu beschränken gezwungen ist.

Wenn auch auf der Elbe grössere Gütermassen verkehren mögen als sonst, so ist diese Erscheinung doch nicht geeignet, den Druck, der auf den Elbverkehr durch die bestehenden hohen Zölle künstlich ausgeübt wird, als nicht bestehend zu beweisen.

Der Verkehr der Gütermassen wird in Folge der raschen Fortschritte der produktiven Industrie von Jahr zu Jahr umfangreicher, es ist daher begreiflich, wenn die Elbstrasse dermal mehr in Anspruch genommen wird, um die angehäuften Güter weiter zu schaffen. Wenn aber die Güterbewegung auf der Elbe nach den einzelnen Waarenartikeln beurtheilt wird, so zeigt sich bei den niedriger tarifirten Artikeln wol eine Vermehrung, dagegen bei den in den hohen Elbzollklassen stehenden Waaren eine auffallende Verminderung, und es kann die Gesammtsumme der auf der Elbe verkehrenden Güter gegenwärtig immerhin höher sein als sonst, so wird damit doch nicht nachgewiesen, dass die künstlichen Hemmnisse einen nachtheiligen Einfluss auf den Elbverkehr der Güter nicht ausüben, es ist vielmehr festgestellt, und wird auch in dem Antrage der Preussischen Regierung ziffermässig nachgewiesen, dass die den

höhern Elbzollklassen unterliegenden Waaren von der Elbe grösstentheils verschwunden sind.

Alle Anstrengungen, welche die Schiffahrtsunternehmer in der neuesten Zeit durch theilweise Umgestaltung der Segel- in eine Dampfschiffahrt gemacht haben, um den Druck, der auf der Elbschiffahrt lastet, möglichst zu paralysiren, und um dieselbe nicht einschränken, oder ganz aufgeben zu müssen, haben sich als erfolglos erwiesen, wodurch der Beweis hergestellt ist, dass, so lange die hohen Elbzölle nicht aufgelassen werden, die Elbschiffahrt neben den vielfach begünstigten andern Verkehrsmitteln nicht bestehen kann. Bei solchen Verhältnissen ist es einleuchtend, dass die in ihrem Erwerbe hart bedrohten Schiffahrtsunternehmer die zuversichtliche Hoffnung hegen, es werden endlich einmal die dem Bedürfniss des gedrückten Elbverkehrs entsprechenden Erleichterungen gewährt werden.

Der in der 2. Konferenz vor die Revisionskommission gebrachte Zollermässigungsantrag der Preussischen Regierung anerkennt die dringende Nothwendigkeit, die den gegenwärtigen Bedürfnissen des Elbverkehrs entsprechenden und vertragsmässig zugesicherten Erleichterungen zu gewähren, und empfiehlt sich auch durch die damit verbundene wesentliche Vereinfachung des Elbzollsystems.

Ich bin daher beauftragt worden, denselben im Namen der Oesterreichischen Regierung zu unterstützen, und die Hoffnung auszusprechen, dass die sämmtlichen Elbuferstaaten die ungünstigen Verhältnisse der Elbschiffahrt anerkennend, geneigt sein werden, demselben die Genehmigung zu ertheilen."

## Vierte Konferenz, den 8. Juli 1858.

Der Bevollmächtigte für Sachsen erklärte, dass seine Regierung dem Preussischen Antrag, in welchem ihr eigener enthalten sei, beitrete.

Die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg: „In der zweiten Konferenz hätten sie sich bereits umständlich darüber ausgesprochen, durch welche Gründe ihre Regierungen sich abgehalten sähen, einer Ermässigung der vertragsmässig festgestellten Tarifsätze, wie solche von dem Senat der freien und Hansestadt Hamburg beantragt sei, ihre Zustimmung zu ertheilen. Jene Gründe träfen auch auf die in derselben Konferenz von der Preussischen und von der Sächsischen Regierung gestellten Zollermässigungsanträge vollständig und um so mehr zu, als letztere in ihrer Tragweite noch über den Hamburgischen Antrag hinaus gingen, daher denn Bevollmächtigte die Erklärung nicht länger zurückhalten dürften, dass ihre Regierungen auf keinen der vorgedachten drei Anträge einzugehen gesonnen seien, vielmehr solche definitiv ablehnten.

Unter diesen Umständen hielten sie sich zwar nicht berufen, über

die Einzelnheiten der Anträge sich weiter auszulassen; gleichwol glaubten sie nicht unbemerkt lassen zu dürfen, dass, wenn überhaupt eine Gleichstellung der Elbzölle mit den auf dem Landwege zu entrichtenden Durchgangszöllen in Frage kommen könnte, was sie ihrerseits nicht zuzugestehen vermöchten, die dem Preussischen Antrage gegebene Grundlage — Gleichstellung der Elbzölle mit dem im Verkehr mit Oesterreich zu erhebenden zollvereinsländischen Durchgangszoll — doch um so weniger gerechtfertigt sein würde, als, auffallenderweise, die Verhältnisse dem Zollverein nicht angehörender Elbuferstaaten und die in diesen auf dem Landwege zu entrichtenden Durchgangsabgaben dabei völlig unberücksichtigt geblieben seien und für die Zollbehandlung des bei weitem grössern Theils des Elbverkehrs, nämlich aller derjenigen Güter, welche auf dem Elbwege *aus* dem Zollverein oder *nach* demselben versandt würden, jener im Verkehr mit Oesterreich zu erhebende Durchgangszoll nicht einmal eine Analogie darbiete.

Insofern nun aber die Preussische Regierung, wie insbesondere auch aus den Motiven ihrer Ablehnung der von der Hamburgischen Regierung proponirten Ablösung der Elbzölle erhelle, die beantragte Ermässigung der letztern als eine *vertragsmässige Verpflichtung fordern* zu können vermeine und dabei sich wiederum auf bezügliche Stipulationen der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 und des Art. XXX der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 berufe, könnten sie (Votanten) nicht umhin, gegen eine solche Ansicht die Zuständnisse ihrer Regierungen ausdrücklich zu verwahren und wiederholt hier die Erklärung niederzulegen, dass ihre Regierungen, indem sie zu Herabsetzungen der durch die Elbschiffahrtsakte und die Additionalakte vom Jahre 1844 festgestellten Zollsätze ihre Zustimmung versagten, auf dem Boden des Rechts zu stehen sich vollständig bewusst seien.

Indem Bevollmächtigte, zur Vermeidung von Wiederholungen, auf alles dasjenige Bezug nähmen, was zur Darlegung des Rechtspunktes mehrmals, namentlich auch im Laufe der Verhandlungen der dritten Revisionskommission im Auftrage ihrer Regierungen erklärt worden, hätten sie, in der gebotenen Veranlassung, hier nur wieder hervorzuheben, dass die aus dem Art. 111 der Wiener Kongressakte allegirten Worte:

> On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation etc.

zu der Zeit, wo es sich darum gehandelt habe, den Stipulationen der Wiener Kongressakte in ihrer speciellen Anwendung auf die Verhältnisse des Elbstroms Vollzug zu geben, allerdings normgebende Bedeutung gehabt hätten; von dem Zeitpunkt an aber, wo die Elbschiffahrtsakte abgeschlossen und allseitig ratificirt worden, hätten die nachstehenden Worte im Art. 116 der Wiener Kongressakte Platz gegriffen:

> Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents, sera déter-

miné par un règlement commun qui renfermera également tout ce qui avait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les états riverains etc.

Unzweifelhaft sei hierdurch einem jeden der Elbuferstaaten das Recht der freien Zustimmung zu jeglicher Modifikation der zwischen ihnen über die Verhältnisse des Elbstroms und der Elbschiffahrt aufgerichteten Verträge vorbehalten, von welchen Verträgen der Zolltarif einen integrirenden Theil bilde, und dieses Recht der freien Entschliessung erscheine dadurch weder aufgehoben, noch auch nur in einiger Weise beschränkt, wenn die Elbuferstaaten durch den Art. XXX der Elbschiffahrtsakte sich verpflichtet hätten, über Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, periodische Berathung zu pflegen, zumal in demselben Artikel den einzelnen Regierungen der Beschluss über das Berathene wiederum ausdrücklich vorbehalten, mithin das Recht der Zustimmung oder Ablehnung vollständig gewahrt sei.

Um aber darzuthun, wie vollständig ihre Regierungen bei dieser Anschauungsweise sich in Uebereinstimmung befinden mit den Ansichten, von welchen die Preussische Regierung selbst in der vorliegenden Frage früher geleitet worden sei, erlaubten sie sich, aus der Erklärung des Bevollmächtigten in der 39. Konferenz der ersten Revisionskommission die nachfolgenden Worte in gefällige Erinnerung zu bringen:

„Die Verhandlungen der Elbschiffahrtskommission in Dresden unterscheiden sich wesentlich von denen der Revisionskommission in Hamburg dadurch, dass jene Berathungen die bestimmte und völlige Erledigung und Vollziehung des 108. und der folgenden, die Flussschiffahrt betreffenden Artikel der Wiener Kongressakte zum Zweck hatten, die jetzt in Hamburg gepflogenen Berathungen aber, ihrer Natur nach, nie als geschlossen, sondern als von Zeit zu Zeit wiederkehrend, betrachtet werden können. In Dresden musste ein förmlicher Staatsvertrag geschlossen werden, denn die Elbschiffahrtsakte, welche als der acte additionnel der Art. 108 bis 116 der Wiener Akte zu betrachten ist, entband alle Elbuferstaaten einer weitern Verpflichtung, auf jene in der Anwendung zurückzugehen; — — — — — Neue Verpflichtungen hat sich keiner der kontrahirenden Staaten durch die obgedachten Bestimmungen (scilicet im Art. XXX der Elbakte) auferlegen wollen, dies geht klar aus derselben hervor. Denn während es der Revisionskommission zur Pflicht gemacht ist, sich von der vollständigen Beobachtung der bereits vertragsmässig eingegangenen Verpflichtungen zu überzeugen und danach die Ab-

stellung von Beschwerden zu veranlassen, soll sie über Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern können, nur berathen dürfen. Die Fassung eines gemeinsamen Beschlusses darüber ist derselben nicht gestattet, jeder Bevollmächtigte soll bei seiner Regierung das Berathene zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen, und darin liegt der sicherste Beweis, von dem Rechte jedes der betreffenden Staaten, dem Berathenen und in Vorschlag Gebrachten seine Zustimmung zu verweigern."

Da übrigens ihre Regierungen, indem sie die andererseits behauptete vertragsmässige Verbindlichkeit bestritten, sich einer Berathung über beantragte Zollermässigungen zu entziehen nicht beabsichtigten, so müssten Bevollmächtigte sich weitere Aeusserungen über die faktischen Gründe, worauf die gestellten Anträge basirt worden, um so mehr vorbehalten, als sie in den bestehenden Verhältnissen, unerachtet der von anderer Seite versuchten Beweisführung, die Nothwendigkeit durchgreifender Zollermässigungen nicht zu erkennen vermöchten."

Der Bevollmächtigte für Oesterreich: „Gegen die in der so eben vernommenen Kollektiverklärung der Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg angedeutete Auffassung des rechtlichen Standpunktes, und gegen die Ansicht, ihre Regierungen ständen auf dem Boden des Rechts, wenn sie zu Herabsetzungen der durch die Elbschiffahrts- und Additionalakte festgestellten Zollsätze die Zustimmung versagen, sehe ich mich veranlasst, im Namen der Oesterreichischen Regierung feierlich Verwahrung einzulegen, indem meine Regierung eine solche mit dem Zwecke der aufrecht bestehenden Elbschiffahrtsverträge unvereinbarliche Auffassung nie anerkannt hat, und auch nie anerkennen wird.

Zur seinerzeitigen eindringlichen Widerlegung der sowol in der eben vernommenen Kollektiverklärung, als auch, da sich die Bevollmächtigten auf ihre in der 2. Konferenz abgegebenen Erklärungen beziehen, zur Widerlegung der in letzterer aufgestellten Ansichten, behalte ich mir das Protokoll offen, und beschränke mich heute auf folgende Bemerkungen:

Durch einen jeden Vertrag werden Rechte erworben und Pflichten übernommen. Ein solches konventionelles Rechtsverhältniss wurde durch die Elbschiffahrtsverträge zwischen den sämmtlichen Elbuferstaaten begründet, und es haben dadurch alle Uferstaaten Rechte erworben, zugleich aber gegentheilig diesem Rechte entsprechende Verpflichtungen übernommen.

Sowie nun aus den Staatsverträgen jeder Uferstaat berechtigt ist, die Beseitigung aller wirklich bestehenden Hemmnisse der Elbschiffahrt, — und zwar sowol physischer als künstlich hervorgerufener, — oder die Mitwirkung zu deren Beseitigung von den andern Uferstaaten als Mit-

kontrahenten zu fordern, so ist auch gegentheilig jeder Uferstaat vertragsmässig verpflichtet, die Abstellung aller faktisch bestehenden Schifffahrtshemmnisse zu gewähren, oder hierzu die Hand zu bieten.

Zweck, Wortlaut und Sinn des Art. XXX der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 sind klar, und wenn darin unter andern als Zweck der Revisionskommission festgesetzt wurde: „Abstellung von Beschwerden zu veranlassen“, so kann es doch nicht zweifelhaft sein, dass es Aufgabe der Revisionskommission sowie Pflicht der Elbuferstaaten sei, die jahrelangen lauten und dringenden Klagen und Beschwerden der Schiffahrtsunternehmer und Handelsleute gegen die unerschwinglichen hohen Elbzölle endlich einmal abzustellen, und die den vorgeschrittenen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Zollermässigungen zu veranlassen.

Die dringende Nothwendigkeit der Auflassung bezüglich erheblicher Ermässigung der hohen Elbzölle — wenn die Elbschiffahrt nicht vernichtet werden soll — wurde in dem Zollermässigungsantrage der Preussischen Regierung durch Thatsachen bis zur mathematischen Evidenz ziffermässig nachgewiesen, und es wird selbst in der von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg in der 2. Konferenz abgegebenen Kollektiverklärung eingeräumt, dass sich den höhern Verzollungsklassen angehörende Waarenartikel mehr und mehr der Elbschiffahrt entziehen. Demungeachtet verbleiben die Regierungen von Hannover, Dänemark und Mecklenburg, statt, wie es der Art. XXX der Elbschiffahrtsakte festsetzt, auf eine Berathung über durchgreifende Ermässigungen der unerschwinglichen Elbzölle einzugehen, soweit die Erklärungen der Regierungen bis jetzt vorliegen, auf der seither festgehaltenen Abneigung und weisen alle von andern Elbuferstaaten mit bundesfreundlichem Entgegenkommen vor die Revisionskommission gebrachten Zollermässigungsanträge, einfach zurück.

Den Erfolg der heutigen Abstimmung werde ich zur Kenntniss meiner Regierung bringen, welche mit dem grössten Bedauern wahrnehmen wird, auf welchen Standpunkt sich in diesen Erklärungen die Regierungen von Hannover, Dänemark und Mecklenburg gestellt haben und ihr bisheriges Verfahren fortsetzen; nicht unerwähnt kann gelassen werden, dass in der, von dem Bevollmächtigten für Dänemark in der 2. Konferenz wenn gleich auf einer sehr beschränkten Basis abgegebenen Erklärung, doch immerhin ein Zeichen eines bundesfreundlichen Entgegenkommens wahrgenommen werden durfte.

Die Oesterreichische Regierung wird es beklagen, dass weder ihr Vertrauen auf die rechtsförmig abgeschlossenen und aufrecht bestehenden Schiffahrtsverträge gerechtfertigt, noch ihre Hoffnung auf eine günstigere Auffassung des zwischen den sämmtlichen Elbuferstaaten vertragsmässig bestehenden Rechtsverhältnisses in den bisherigen Erklärungen allseitig erfüllt worden ist.

Die baldige Beibringung der von den Bevollmächtigten vorbehaltenen sachlichen Nachweise wird dringend zu wünschen sein, und die Hoffnung noch nicht aufgegeben werden dürfen, dass, wenn darauf eine nähere Erörterung der von jener Seite gemachten Aufstellung über den rechtlichen Stand der Elbzollermässigungsfrage, sowie über die dadurch bedingten sachlichen Verhältnisse des Elbverkehrs beigebracht sein werde, die Regierungen von Hannover, Dänemark und Mecklenburg nachträglich eine andere Ansicht von der Sache gewinnen, und zu der gewünschten und dringend nothwendigen Erleichterungsmassregel schliesslich ihre Einwilligung doch geben werden.“

Die Bevollmächtigten für Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg schlossen sich dieser Verwahrung abseiten Oesterreichs an und behielten sich gleichfalls die weitere Ausführung vor.

Die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg: „Auch ihre Regierungen beklagten es aufrichtig, sich in der vorliegenden Frage in Differenz zu befinden mit Regierungen, deren Wünschen sie bis an die äusserste Grenze des Zulässigen zu entsprechen sich gern angelegen sein liessen; die Gründe aber, durch welche sie bei den von ihnen abgegebenen Erklärungen geleitet worden, seien so stark, und dasjenige, was dagegen vorgebracht worden, so wenig geeignet, sie von der Unhaltbarkeit derselben zu überzeugen, dass sie von den ausgesprochenen Ansichten abzugehen sich völlig ausser Stande befänden.“

Der Bevollmächtigte für Dänemark fügte hinzu: „Diese seine heutige Erklärung lehne den Preussischen, Sächsischen und Hamburgischen Antrag ab, und beabsichtige er nicht, damit von seiner Erklärung in der zweiten Konferenz hinsichtlich einer eventuellen Geneigtheit, etwaigen andern beschränkten Anträgen entgegenzukommen, zurückzutreten.“

Der Vorsitzende ging hierauf auf den Hamburgischen Zollermässigungsantrag A. II über und erklärte als

Bevollmächtigter für Oesterreich: „Meine Regierung ist durchdrungen von der Ueberzeugung, dass die bedauerlichen Verhältnisse des Elbverkehrs nur auf dem Wege erheblicher Ermässigung der unerschwinglichen, die Schiffahrt ruinirenden Elbzölle erträglicher gemacht werden können.

Da nun heute der umfassende Zollermässigungsantrag der Preussischen Regierung von mehreren Elbuferstaaten leider unbedingt abgelehnt wurde, so erübrigt unter solchen traurigen Verhältnissen nichts anderes, als auf die beschränktere Basis der 2. Alternative des Hamburgischen Vorschlags zurückzugehen.

Ich bin demnach von meiner Regierung beauftragt, in ihrem Namen dem eventuellen Hamburger Antrag A. II, welcher als die äusserste Grenze dessen betrachtet wird, was unter den heutigen Umständen von der Revisionskommission erwartet werden muss, wenn der Elbverkehr in einen

theilweise erträglichen Zustand versetzt werden soll, beizutreten, schliesse mich auch der in dem eventuellen Antrage der Preussischen Regierung angedeuteten Modifikation unbedingt an, und erlaube mir den Artikeln: Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaat, welche nach dem Hamburgischen Antrage II aus der $1/4$ in die $1/10$ Elbzollklasse versetzt werden sollen, noch die Artikel: Arsenik, Bleizucker, Bettfedern, alle Mahlprodukte, Mais, Pack- und Sackleinwand, Roheisen aller Art und Soda anzureihen.

An jene Bevollmächtigten, welche im Auftrage ihrer Regierungen die Zollermässigungsanträge bisher abgelehnt haben, sei es gestattet, das dringendste Ersuchen zu richten, damit es ihnen gefällig wäre, sich von ihren Regierungen die Zustimmung zu dem vorerwähnten Hamburgischen Antrage sammt Oesterreichischerseits gestelltem Amendement nachträglich zu erwirken."

Der Bevollmächtigte für Preussen behielt sich seine Erklärung vor.

Die Bevollmächtigten für Sachsen, Lübeck und Hamburg erklärten, sie würden eventuell diesem Antrage zustimmen.

Die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg beziehen sich auf die voraufgehend abgegebene Erklärung, wodurch sie den Hamburgischen Antrag bereits abgelehnt hätten, und möchten sie bitten, denselben auch in der von dem Bevollmächtigten für Oesterreich befürworteten, modificirten Gestalt als abgelehnt ansehen zu wollen.

Der Bevollmächtigte für Anhalt erklärte, mit Instruktion noch nicht versehen zu sein.

## Fünfte Konferenz, den 14. Juli 1858.

Die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg: „Bei ihrer in der vierten Konferenz in Betreff der Rechtsfrage abgegebenen Erklärung hätten sie sich eine nähere Betrachtung der thatsächlichen Momente vorbehalten, welche seit Eröffnung der hiesigen Verhandlungen zur Begründung der Zollermässigungs-Anträge vorgetragen seien.

Die in derselben Konferenz vernommene Aeusserung des Oesterreichischen Bevollmächtigten, dass es die Aufgabe der Revisionskommission und die Pflicht der Elbuferstaaten sei, die Klagen und Beschwerden der Schiffahrtsunternehmer und Handelsleute gegen die Elbzölle endlich einmal abzustellen, nöthige sie jedoch, die Entgegnung voranzuschicken, dass die Beschwerden, deren Abstellung die Revisionskommission nach Art. 30 der Elbschiffahrtsakte zu veranlassen habe, doch nur in Beschwerden über Nichtbeachtung der Elbschiffahrtsverträge bestehen könnten, und dass die Revisionskommission, deren eigene Existenz nur auf der Elbschiffahrtsakte beruhe, doch nicht berufen sein könne, die Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, die aus der Befolgung der gedachten Verträge und den daraus etwa hervorgehenden Inkonve-

nienzen für einzelne Elbuferstaaten oder gar für Privatpersonen entnommen würden.

Was sodann die thatsächlichen Verhältnisse betreffe, so hätten sie in der zweiten Konferenz, gestützt auf die bei Wittenberge passirten Waarenquantitäten und andere, ihrer Ansicht nach entscheidende, Thatsachen bereits nachgewiesen, welchen Aufschwung die Elbschiffahrt in den letzten Jahren, ungeachtet der zeitweilig eingetretenen Elementarhindernisse, genommen habe, und demgemäss die Ueberzeugung ausgesprochen, dass eine durchgreifende Herabsetzung der Elbzölle nicht im Bedürfnisse des Verkehrs liege.

Dagegen bezeichne der Preussische Bevollmächtigte den gegenwärtigen Zustand als einen „höchst traurigen“ und halte es für nothwendig, dem von der Eisenbahnkonkurrenz befürchteten „Unheile“ vorzubeugen.

Ebenso erscheine dem Oesterreichischen Bevollmächtigten der Elbverkehr als „mit dem allmählichen gänzlichen Versiegen“ bedroht, und werde, wenn nicht die Aufhebung oder Ermässigung der Elbzölle erfolge, die „Vernichtung des Elbverkehrs“ in Aussicht gestellt!

Aehnliche Befürchtungen seien bereits früher ausgesprochen; glücklicherweise aber hätten sie sich bisher niemals verwirklicht.

Dass das Schiffergewerbe einer starken Konkurrenz von seiten der auf beiden Ufern der Elbe erbauten Eisenbahnen ausgesetzt sei und sich dadurch belästigt fühle, liege in der Natur der Verhältnisse. Diese Konkurrenz gereiche aber dem Handel im allgemeinen nur zum Vortheile. Es sei dadurch namentlich eine Verbesserung der Schiffsgefässe, insbesondere durch Vermehrung der Tragfähigkeit bewirkt und dadurch wieder eine Herabsetzung der Frachten ermöglicht worden. Ebenso sei es durchaus naturgemäss, dass da, wo Eisenbahnen neben den Flüssen herlaufen, die schweren, groben, massenhaften Gegenstände der Schiffahrt zufallen, während andere, zumal wenn es auf Raschheit und Sicherheit des Transports ankomme, dem Flusse entzogen und den Eisenbahnen zugeführt werden.

Gleichwol habe sich die Masse der auf der Elbe bei Wittenberge passirten Güter im Jahre 1856 im Vergleich mit 1846 etwa um 50 Procent vermehrt, und wenn behauptet werde, dass die Güter der ersten Verzollungsklasse fast von der Elbe verschwunden seien, so müsse berücksichtigt werden, dass von solchen im Zoll ermässigten Artikeln, welche 1846 zu $^1/_1$ verzollt wurden, im Jahre 1856 Wittenberge passirten

| | | |
|---|---|---|
| | 1,292700 | Centner, |
| welche mit den im J. 1856 noch zu $^1/_1$ verzollten Gütern zu | 278600 | „ |
| zusammen . . | 1,571300 | Centner |
| betrügen, sodass im Vergleich mit den 1846 zu Wittenberge zu $^1/_1$ verzollten Gütern zum Betrage von | 2,343000 | „ |
| sich nur ein Ausfall von . . . . . . . . . . . . | 771700 | Centner |

ergebe, wobei zu berücksichtigen sei, dass die Versendungen von Zucker, wovon im Jahre 1846 noch 356000 Centner Wittenberge passirten, in Folge des Emporkommens der Rübenzucker-Industrie überhaupt ausserordentlich abgenommen hätten.

Vergleiche man aber den Zustand, sowie er sich einige Jahre nach Erbauung der Eisenbahnen gestaltet habe, mit dem jetzigen, so lasse sich aus den von dem Preussischen Bevollmächtigten beigebrachten Zahlen, durch welche nach der Ansicht des Oesterreichischen Bevollmächtigten „die Nothwendigkeit der Auflassung, bezüglich erheblicher Ermässigung der Elbzölle bis zur mathematischen Evidenz nachgewiesen“ sein solle, darlegen, dass der Zustand keineswegs so ungünstig sei, wie angenommen werde, dass vielmehr die Masse der auf der Elbe bei Wittenberge passirten Güter seit dem Jahre 1851 in einem unausgesetzten Steigen begriffen sei, und dass daher der Elbverkehr sich in einem höchst erfreulichen Aufschwunge befinde. Dieser Aufschwung zeige sich vorzugsweise bei dem zu $^1/_1$ bis $^1/_5$ des Normalsatzes verzollten Gütern, während von dem Preussischen Bevollmächtigten die Behauptung aufgestellt werde, dass die Schiffahrt auf der Elbe nur solche Artikel zu verfahren gezwungen sei, welche $^1/_{10}$, $^1/_{20}$ und $^1/_{40}$ des Normalzollsatzes zu tragen haben. Nach der von dem Preussischen Bevollmächtigten aufgestellten Uebersicht seien nämlich Wittenberge passirt an Gütern, welche vom Normalzollsatze zu tragen haben,

| | $^1/_1$, $^1/_2$, $^1/_4$ u. $^1/_5$ | $^1/_{10}$, $^1/_{20}$, $^1/_{40}$. |
|---|---|---|
| im Jahre 1851 . . . | 2,223000 Centner | 5,816000 Centner |
| „ „ 1856 . . . | 3,843000 „ | 8,237000 „ |
| „ „ 1857 . . . | 3,859000 „ | 7,207000 „ |
| Die Zunahme im Vergleich mit dem Jahre 1851 hat daher betragen | | |
| im Jahre 1856 . . . | 1,620000 Centner oder $72,_9$ Procent | 2,421000 Centner oder $41,_6$ Procent |
| „ „ 1857 . . . | 1,636000 Centner oder $73,_6$ Procent | 1,391000 Centner oder $23,_9$ Procent. |

Allerdings machen die zu $^1/_{10}$, $^1/_{20}$ und $^1/_{40}$ tarifirten Gegenstände den überwiegenden Theil des ganzen Elbverkehrs aus, was zum Theil auch den stattgehabten Ermässigungen zuzuschreiben sei. Allein während der ganze Elbverkehr in den gedachten Jahren sich um $50,_3$ und $37,_7$ Procent gehoben habe, hätten sich gerade die Güter der ersten vier Verzollungsklassen um $72,_9$ und $73,_6$ Procent ihres frühern Betrags vermehrt, die Zunahme der übrigen habe aber nur $41,_6$ und $23,_9$ Procent betragen.

Wenn aber sodann von dem Preussischen Bevollmächtigten der Elbverkehr zu Wittenberge mit dem Verkehre auf der Berlin-Hamburger

Eisenbahn zu Hamburg verglichen werde, so sei ein solcher Vergleich und die daraus hergeleitete Schlussfolgerung nicht zutreffend, weil der zu Hamburg stattgehabte Verkehr auch alle nach Lauenburg, Lübeck, Mecklenburg bestimmten und von dort kommenden Güter in sich begreife, welche Wittenberge nicht passiren. Eine richtige Vergleichung würde sich nur anstellen lassen, wenn der Elbverkehr bei Wittenberge mit dem dortigen Eisenbahnverkehre verglichen würde, wozu ihnen aber das Material fehlt. Zutreffender würde es aber jedenfalls sein, wenn mit den Wittenberge auf der Elbe passirten Gütern die im Verkehr mit Preussen, Sachsen, Baiern etc. zu Hamburg angekommenen und von dort nach den genannten Staaten versendeten Waaren verglichen würden. Diese letzteren hätten nach den Uebersichten über den Hamburger Handel und sonstigen vorliegenden Nachrichten

im Jahre 1851 . . . 2,039000 Centner,
„ „ 1857 . . . 4,037000 „

betragen.

Demnach habe der gedachte Verkehr sich nicht ganz verdoppelt, während sich der gesammte auf der Berlin-Hamburger Bahn zu Hamburg stattgehabte Verkehr nach den vom Preussischen Bevollmächtigten beigebrachten Zahlen

von 2,613000 Centner
auf 7,007000 „

also um etwa 168 Procent vermehrt habe. Wenn hiernach alle aus der Vergleichung mit diesen Zahlen gezogenen Folgerungen nicht anerkannt werden könnten, und es überhaupt unmöglich erscheine, eine gleichmässige Betheiligung der Schiffahrt und der Eisenbahnen an dem zunehmenden Gütertransporte zu bewirken, verdiene in Beziehung auf die von der Suspension der Weserzölle befürchtete Konkurrenz des Weserverkehrs hier die Thatsache konstatirt zu werden, dass nach den tabellarischen Uebersichten über den Bremischen Handel die auf der Oberweser von und nach Bremen versendeten Waaren

1856 . . . . . . . . . . . . . . . . 3,014935 Centner,
1857 aber, im ersten Jahre nach Suspension
der Weserzölle nur . . . . . . . . 2,023097 „

betragen, also sich etwa um $1/3$ vermindert hätten, woraus zu entnehmen sei, dass die Suspension der Weserzölle längst nicht die ungünstigen Einwirkungen des Wassermangels auszugleichen vermocht habe, welche auf der Elbe, ungeachtet der bestehenden Zölle, nur eine geringe Verminderung des Verkehrs bewirkt hätten. Bei näherer Betrachtung der Weserschiffahrt werde man erkennen, dass von ihrer Konkurrenz für die Elbschiffahrt schwerlich etwas zu fürchten sei, in Betreff der bezüglich Stettins angeregten Besorgnisse sei aber die Erfahrung jedenfalls noch zu kurz, um zu einem sichern Urtheile zu gelangen.

Ihre Regierungen könnten hiernach weder den gegenwärtigen Zustand als so traurig, noch, bei dem bisher unausgesetzt stattgehabten Aufschwunge des Elbverkehrs die Aussicht auf die Zukunft als so Besorgniss erregend ansehen, dass sie ein Bedürfniss zu einer durchgreifenden Herabsetzung des Zolls anzuerkennen vermöchten. Wenn aber von dem Preussischen Bevollmächtigten die von ihm gestellten Anträge in finanzieller Beziehung als ungefährlich angesehen würden, so dürfe daran erinnert werden, dass die im Jahre 1856 bei Wittenberge passirte Gütermasse auf Normalcentner reducirt

| | |
|---|---|
| nach den jetzigen Tarifsätzen . . . . . . . | 1,617,600 Normalcentner |
| nach den vorgeschlagenen Tarifsätzen von $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ aber nur . . . . . . . . . . | 770,600 Normalcentner |

betrage. Es würde sich also bei gleichbleibendem Verkehre ein Ausfall von . . . . . 847,000 Normalcentner

ergeben, zu dessen Ausgleichung die Masse der jetzt Wittenberge passirenden Güter zum Betrage von etwa 11—12,000,000 Centner sich um 8,470,000 Centner und resp. 14,822,500 Centner vermehren müsse, je nach dem die obigen 847,000 Normalcentner lediglich durch Güter zu $^1/_{10}$ oder, etwa zu einem Viertel, auch durch Güter zu $^1/_{40}$ des Normalzollsatzes gedeckt werden sollten.

Wie hiernach der Vorschlag für finanziell ungefährlich gehalten werden könne, vermöchten sie in der That nicht einzusehen, zumal da ihre Regierungen, abgesehen von dem Ausfalle an dem Wasserzolle, in Folge des Vorschlags noch sehr erhebliche Verluste zum Theil an den Eisenbahneinnahmen, wegen der nothwendigen Herabsetzung der, im Elbhandelsgebiete bekanntermassen ohnehin schon sehr niedrigen, Eisenbahnfrachtsätze, zum Theil an Durchgangszöllen, zum Theil aber an beiden zu erleiden haben würden, wie bei Gelegenheit der Ablösungsfrage bereits angedeutet worden sei.

Gerade die, zum Theil vom Preussischen Bevollmächtigten speciell hervorgehobenen, Artikel, bei welchen die Zollermässigungen den davon gehegten Erwartungen noch am meisten entsprochen hätten, seien bereits im Jahre 1848 unaufgefordert von ihren Regierungen im Zoll herabgesetzt. Allein auch diese hätten im ganzen genommen den vor dem Jahre 1846 davon bezogenen Zollertrag nicht wieder geliefert; die im Jahre 1852 und 1854, nur in Berücksichtigung der Wünsche der übrigen Elbuferstaaten vorgenommenen, Zollermässigungen hätten aber zum grössten Theile den Zweck der Belebung der Schiffahrt völlig verfehlt und eine Ausgleichung der vor der Ermässigung davon bezogenen Zolleinnahmen noch weniger bewirkt.

Um aber darzuthun, wie wenig der Vorschlag dem vom Preussischen Bevollmächtigten „im Interesse der Staatswohlfahrt“ vorangestellten „Principe der Parität“ entspreche, erlaubten sie sich hervorzuheben, dass für

den Verkehr mit Preussen und Sachsen (falls nämlich bei letztern Umladung in Preussen erfolge) der Elbzoll nach dem Preussischen Vorschlage $8^{3}/_{40}$ bis $8^{8}/_{40}$ Silberpfennig betragen würde, während der auf dem rechten Elbufer für den Verkehr mit Preussen und Sachsen zu erlegende — vom Preussischen Bevollmächtigten selbst als „nur sehr gering“ bezeichnete — Landtransitzoll für die meisten Güter $2^{6}/_{10}$ Silbergroschen betrage. Es scheine auch ihnen durchaus nothwendig, dass bei den zu treffenden Massregeln nicht blos die Schiffahrt, sondern auch die Verhältnisse der konkurrirenden Verkehrsstrassen berücksichtigt werden, welche für den Handel mindestens von ebenso grosser Wichtigkeit seien. Dabei dürfe nach ihrer Ansicht nie ausser Acht gelassen werden, dass die Schiffahrt so wenig, als die Eisenbahnen ihren Zweck in sich selbst tragen. Beide seien nur Mittel, welche in gleicher Weise dem Handel zu dienen hätten, eben des Handels wegen gefördert würden und dabei die Fürsorge der Regierungen in gleicher Weise in Anspruch nehmen dürften. Wollte man aber der Schiffahrt durch Massregeln aufhelfen, welche die Rentabilität der Eisenbahnen untergrüben und das grosse darin angelegte Kapital theilweise entwerthen, so würde dies, ganz abgesehen von dem hohen Werthe, welchen einige der Elbuferstaaten aus besonderen Interessen auf die Blüte des Eisenbahnverkehrs zu legen haben, auch im allgemeinen Interesse in hohem Grade bedenklich sein. Sollte aber gar durch die zur Förderung der Schiffahrt bestimmten Massregeln der geregelte und gesicherte Betrieb auf einer oder der andern der konkurrirenden Eisenbahnen gestört werden, so würde dem Handel im Gebiete der Elbe kaum ein empfindlicherer Schlag versetzt werden können und auch die Schiffahrt würde die ungünstigen Rückwirkungen dieses Schlags nur zu bald zu verspüren haben.

Was endlich die von dem Oesterreichischen Bevollmächtigten in der 4. Konferenz ausgesprochene Hoffnung betreffe, so könnten sie, bei der gänzlichen Verschiedenheit des Standpunkts, auf welchem die betheiligten Regierungen sich befänden, von weitern Verhandlungen über die vorgebrachten Ermässigungsanträge, welche sie weder in rechtlicher, noch in thatsächlicher Beziehung als begründet anzuerkennen vermöchten, einen Erfolg sich nicht versprechen und nicht dringend genug empfehlen, sich Hoffnungen der bezeichneten Art nicht hingeben zu wollen.“

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen behalten sich das Protokoll offen, um ihre Erklärungen hierauf später abzugeben. —

Der Bevollmächtigte für Sachsen richtete dabei an die Bevollmächtigten von Hannover und Mecklenburg die Anfrage: „Sie hätten in der 4. Konferenz erklärt: „Ihre Regierungen beabsichtigten nicht, indem sie die andererseits behauptete vertragsmässige Verbindlichkeit bestritten, sich einer Berathung über beantragte Zollermässigungen zu entziehen.“

Diese Worte schienen mit der soeben vernommenen Erklärung dahin zu vereinigen, dass nur die gestellten Vorschläge in ihrer Totalität als abgelehnt zu betrachten seien. Er möchte deshalb bei ihnen anfragen, ob sie die Ermächtigung hätten, oder geneigt seien, sich dieselbe bei ihren Regierungen zu erbitten, zu andern Vorschlägen, etwa ähnlich denjenigen in der Dänischen Erklärung in der 2. Konferenz?

Um so mehr habe er die Ueberzeugung, dass dieses sein Verständniss ihrer Erklärung richtig sei, als dieselbe besage, dass sie „eine durchgreifende Herabsetzung des Zolls nicht für nöthig erachteten."

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg bemerkten, „die angeführten Worte ihrer Erklärung in der 4. Konferenz bedeuteten nichts anderes, als dass eine Berathung über Zollermässigungen nicht abgelehnt werden solle, wenngleich sie den Gesichtspunkt, wonach von einigen Staaten Zollermässigung als ein Recht gefordert werde, entschieden ablehnten. Berathung sei es eben, wenn neben der Ablehnung dieses Standpunkts und der Darlegung der Rechtsfrage noch die thatsächliche Sachlage erörtert werde, nach welcher auch nicht einmal ein Bedürfniss zu umfassenden Zollermässigungen nachgewiesen werden könne. So wenig für mögliche, einzelne, gar nicht vorliegende Anträge eine Erklärung abgegeben werden könne, so liege doch eine solche für die vorliegenden und etwaige ähnliche so klar in ihren Mittheilungen, dass dieselben fernerer Erläuterungen nicht bedürfen werden.

In Beziehung auf die geschehene Hindeutung auf die von Dänemark gemachten Anerbietungen könnten sie noch bemerken, dass sie auch dafür die Zustimmung ihrer Regierungen nicht würden in Aussicht stellen können."

Der Bevollmächtigte für Anhalt behält sich erforderlichenfalls eine Erklärung über die vernommene Kollektiverklärung von Hannover, Dänemark und Mecklenburg vor.

Die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg behalten sich eine Erklärung auch auf die obige sachliche Darlegung vor, namentlich insofern der Hamburgische Vorschlag davon mitbetroffen werde.

Der Bevollmächtigte für Anhalt hat über die Elbzollermässigungsanträge des Preussischen und des Sächsischen Bevollmächtigten an seine Regierungen berichtet und ist autorisirt, für die Anhaltsche Regierung zu Dessau, darüber folgende Erklärung abzugeben:

„Der Bevollmächtigte hat schon öfter Gelegenheit gehabt, darauf hinzuweisen, dass die Interessen der Anhaltschen Regierungen in Bezug auf den Elbzoll wesentlich finanzieller Natur sind, und dass daher eine Zustimmung zu Elbzollermässigungen von ihnen nur erwartet werden könne, wenn nachzuweisen ist, dass mit dieser Herabsetzung des Tarifs finanzielle Opfer nicht verknüpft sind. Die von dem Preussischen Bevollmächtigten eingebrachten und die von dem Senate der freien und

Hansestadt Hamburg früher mitgetheilten Elbzollermässigungsanträge sind aber so durchgreifend und von einer nicht zu übersehenden Tragweite, dass die Anhaltsche Regierung zu Dessau nicht in der Lage ist, denselben beizustimmen, sondern solche ablehnen muss.

Es wird übrigens diese Ablehnung nicht ausschliessen, der von dem Bevollmächtigten für Preussen in Antrag gebrachten Herabsetzung des Tarifs für Steinsalz, Knochenkohle, Laugenfluss seiten Anhalts Dessau beizustimmen.

Was die von dem Preussischen Bevollmächtigten bei Gelegenheit der Ablehnung der von der Hamburgischen Regierung proponirten Ablösung der Elbzölle in der zweiten Konferenz in Bezug auf die Ermässigung der Elbzölle abgegebene Erklärung, welcher sich der Oesterreichische Bevollmächtigte angeschlossen hat, betrifft,

> dass nämlich nach Art. 30 der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 die Elbuferstaaten die Ermässigung des Elbzolltarifs als vertragsmässige Verpflichtung zu fordern, resp. zu gewähren haben, wenn nachgewiesen werden kann, dass die in Gültigkeit stehenden Zollsätze den Schiffahrtsverkehr auf der Elbe im Vergleich zu andern Verkehrsstrassen übermässig belasten,

so kann der Bevollmächtigte für Anhalt es unterlassen, sich über die rechtliche Seite der Frage weiter zu äussern, da in der Erklärung der Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg, welche sie in der vierten Konferenz abgegeben haben, dieselbe hinlänglich erörtert worden ist.

Derselbe will nur hinzufügen, dass der von dem Bevollmächtigten für Preussen aufgestellte Grundsatz die Folgerung zulassen würde, dass auch unter den gegebenen Voraussetzungen, eine völlige Beseitigung der Elbzölle von den Elbuferstaaten gefordert werden könne, und ohne Entschädigung zu gewähren sei, dass mithin der Standpunkt, welchen einige Elbuferstaaten bei der Elbzollfrage einnehmen, indem sie vorzugsweise dieselbe aus finanziellem Gesichtspunkte betrachten, gar keine Berechtigung habe.

Die Anhaltsche Regierung zu Dessau kann aber diesen Standpunkt nicht aufgeben, und erlaubt sich der Bevollmächtigte nur noch anzuführen, dass die Oesterreichische Regierung diesen Standpunkt früher als berechtigt anerkannt hat: denn in der zweiten Konferenz der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission hat sie denjenigen Staaten, welche bei den von der Beseitigung der Elbzölle zu erwartenden kommerziellen Vortheilen im mindern Grade betheiligt sind, einen Anspruch auf Entschädigung zugestanden.

Ueber die Anträge des Sächsischen Bevollmächtigten, zu welchen ohnehin noch Zusätze zu erwarten sind, wird die Erklärung vorbehalten.“

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen,

Lübeck und Hamburg behalten sich auf diese Erklärung das Protokoll offen.

Sechste Konferenz, den 28. Juli 1858.

Der Bevollmächtigte für Oesterreich erklärte: „In der 4. Konferenz habe ich zur Widerlegung der von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg abgegebenen Erklärungen und aufgestellten Ansichten das Protokoll offen behalten, und gebe daher folgende Gegenerklärung ab:

Die Oesterreichische Regierung kann die, theils auf staatsrechtlichen Deduktionen beruhenden, theils aus finanziellen Rücksichten abgeleiteten Gründe, welche nach den Erklärungen der Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg ihre Regierungen abhalten, erheblichen Ermässigungen der unerschwinglichen hohen Elbzölle zuzustimmen, und mit welchen die einfache Ablehnung aller seither vor die Kommission gebrachten Zollermässigungsanträge gerechtfertigt werden will, als rechtlich nicht anerkennen.

Was zunächst den staatsrechtlichen Gesichtspunkt anbelangt, von welchem ausgehend die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg in ihrer Kollektiverklärung die Genehmigung der beantragten Ermässigung der Elbzölle als eine vertragsmässige Verpflichtung der Elbuferstaaten nicht anerkannt, vielmehr die Erklärung niedergelegt haben, ihre Regierungen ständen auf dem Boden des Rechts, wenn sie zu Herabsetzungen der durch die Elbschiffahrtsakte und die Additionalakte festgestellten Zollsätze die Zustimmung versagten, so wird sich auf die Erklärung der Oesterreichischen Regierung, in welcher der Oesterreichischerseits festgehaltene rechtliche Standpunkt vor die gegenwärtige Revisionskommission gebracht, und in derselben in Evidenz gestellt wurde, berufen, und den erwähnten Regierungsbevollmächtigten bemerkt, wie wenig die von ihnen angeführten Gründe geeignet seien, die Bestimmungen der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 und des Art. XXX der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 anders, als nach ihrem klaren Wortlaute und bestimmt ausgesprochenen Zwecke auszulegen. Die Oesterreichische Regierung kann daher die Gründe, welche in der erwähnten Erklärung geltend zu machen versucht werden, als richtig, und die darauf gestützten Ansichten nach dem Bundesstaatsrecht als zulässig nicht anerkennen, und verharrt somit bei der Oesterreichischerseits bei allen Revisionskommissionen stets festgehaltenen Auffassung der bundesstaatsrechtlichen Seite der Elbschiffahrtsverträge.

Während der Bevollmächtigte für Mecklenburg in der 21. Konferenz der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission die Ansicht aufstellte, dass die Bedeutung der Wiener Kongressakte durch die Elbschiffahrtsakte für die einschlagenden Verhältnisse der Elbe eine rechtliche Be-

deutung nicht mehr habe, räumt derselbe in der 4. Konferenz der gegenwärtigen Revisionskommission gemeinschaftlich mit den Bevollmächtigten für Hannover und Dänemark der Wiener Kongressakte doch wieder eine Bedeutung ein, indem dort die neue Theorie aufgestellt wird, dass der Art. 111 der Wiener Kongressakte vor dem Abschlusse der Schiffahrtsverträge normgebende Bedeutung gehabt habe, nach jenem Abschlusse aber, der Art. 116 der Wiener Kongressakte Platz gegriffen hätte. Mögen nun noch so viele, zum Theil einander widersprechende Theorien erfunden werden, so werden doch mit solchen Mitteln die in den Bestimmungen des Art. XXX der Elbschiffahrtsakte festbegründeten und klar gestellten Rechte und Verpflichtungen der Elbuferstaaten nicht alterirt, und die Oesterreichische Regierung bedauert lebhaft, dass man sich noch immer die erfolglose Mühe nimmt, Beweismittel erfinden zu wollen, welche verhelfen sollen, die Bedeutungslosigkeit der wesentlichsten Bestimmung der Elbschiffahrtsverträge darzuthun.

Wenn in der Kollektiverklärung für die Uferstaaten das Recht der Zustimmung oder Ablehnung zu jeglichen Modifikationen der zwischen ihnen über die Verhältnisse des Elbstroms und der Elbschiffahrt errichteten Verträge in Anspruch genommen wird, so sei es gestattet zu bemerken, dass dieses formelle Recht selbstverständlich seine natürliche Grenze in der vertragsmässig übernommenen Verpflichtung findet, der Elbschiffahrt die sich nach neuerer Erfahrung als nothwendig herausgestellten Erleichterungen zu gewähren; und es keineswegs gerechtfertigt erscheint, die Zustimmung zu den beantragten Modifikationen des Elbzolltarifs auch dann zu versagen, wenn es sich um Massregeln handelt, die zur Erfüllung einer ganz wesentlichen und unzweifelhaften Vertragsabsicht nothwendig sind.

Dass diese Auffassung selbst von der Mecklenburgischen Regierung getheilt wurde, davon gibt Zeugniss das Protokoll der zweiten Revisionskommission vom Jahre 1842, indem diese höchste Regierung in diesem Protokolle S. 198 ausdrücklich anerkannte,

> „dass nach den Verhandlungen und Beschlüssen in dem Dresdener Konferenzprotokolle von 1821 sub No. 36 und 37 und dem zehnten Hamburger Konferenzprotokolle von 1824 es den Revisionskommissionen allerdings vorbehalten sei, eine nach den gemachten Erfahrungen sich etwa als nothwendig und wünschenswerth ergebende Ermässigung des festgestellten Tarifs zu bewirken,“

und S. 200,

> „dass die Absicht bei der vorbehaltenen Ermässigung (der Elbzölle) dahin gegangen sei, dieselbe dann eintreten zu lassen, wann sich dereinst die Nothwendigkeit durch die gemachten Erfahrungen herausgestellt haben sollte,“

sowie S. 201,

„dass für alle Uferstaaten Zollermässigungen bei solchen Artikeln allerdings motivirt seien, deren Transit auf der Elbe bei dem bestehenden Tarifsatze wirklich nicht erhalten bleiben, oder durch Herabsetzung des Zollsatzes um so viel mehr vermehrt werden könne.“

Die dringende Nothwendigkeit, Ermässigungen des Elbzolltarifs eintreten zu lassen, wurde im Laufe der Verhandlungen der Revisionskommission nachgewiesen, und wird bei Gelegenheit der vorbehaltenen Widerlegung der in der fünften Konferenz von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg niedergelegten, aus den sachlichen Verhältnissen abgeleiteten Kollektiverklärung noch eindringlicher, und insbesondere nachgewiesen werden, dass für die Belebung des durch die hohen Elbzölle gefährdeten Verkehrs zwischen Böhmen und Hamburg durchaus etwas geschehen müsse; deshalb sei hier nur bemerkt, dass die Eventualitäten, bei deren Eintritt die Mecklenburgische Regierung in der zweiten Revisionskommission die Gewährung von Zollermässigungen als rechtlich begründet anerkannte, in einem hohen Grade wirklich eingetreten sind, und dass das wahrheitsgemässe Geständniss der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg — es haben sich einzelne und zwar vorzugsweise den höhern Verzollungsklassen angehörende Waarenartikel mehr und mehr der Elbschiffahrt entzogen und andern Verkehrswegen zugewendet, — mit voller Befriedigung vernommen wurde, indem die Mecklenburgische Regierung, eingedenk der, bei der zweiten Revisionskommission S. 292 des Protokolls vom Jahre 1842, abgegebenen Erklärung nunmehr keinen Anstand nehmen dürfte, Zollermässigungen bei solchen Artikeln zu gewähren, deren Transit auf der Elbe bei dem bestehenden Tarifsatze wirklich nicht erhalten bleiben, oder durch Herabsetzung des Zollsatzes um so viel mehr vermehrt werden können.

Auf die von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg in ihren Erklärungen geltend gemachten finanziellen Rücksichten übergehend, erlaube ich mir folgende Gegenbemerkungen:

Der Bevollmächtigte für Dänemark erklärte in der zweiten Konferenz: dass die Interessen, welche seine Regierung in Bezug auf den Elbzoll zu vertreten habe, überwiegend finanzieller Natur seien, und dass seine Regierung in eben demselben Masse Anspruch auf die Wahrung ihrer durch die bezüglichen Verträge erworbenen Rechte habe, wie die hauptsächlich ihre Verkehrsverhältnisse berücksichtigenden andern Uferstaaten aus jenen Verträgen Ansprüche in ihrem Sinne herleiten zu können glauben, und dass keiner der verschiedenen Uferstaaten durch die eingegangenen Verträge für verpflichtet erachtet werden könne, zu Gunsten anderer Staaten finanzielle Opfer zu bringen.

Dieser Ansicht erlaube ich mir entgegenzustellen, dass diejenigen

Uferstaaten, welche sich bei der Beurtheilung der Verhältnisse des Elbverkehrs auf den durch die Elbschiffahrtsverträge geschaffenen Rechtsboden stellen, nicht ihre Verkehrsverhältnisse allein, sondern die Verhältnisse der Elbschiffahrt überhaupt, deren regelmässiger und ungehinderter Frachtbetrieb durch die erwähnten Staatsverträge garantirt ist, im Bewusstsein ihrer vertragsmässig erworbenen Rechte und übernommenen Verpflichtungen, berücksichtigen; dass aber auch von jenen Uferstaaten, welche gegen den Zweck der Elbschiffahrtsverträge und der Einsetzung der Elbschiffahrts-Revisionskommission, im Schoosse der letztern das fiskalische Interesse in den Vordergrund stellen, und zum Nachtheile des Elbverkehrs selbst dann vertreten, wenn dessen Fortbestand auf der ganzen Länge des schiffbaren Elbstroms, von Melnick nach Hamburg und zurück, in Frage steht, das Aufgeben finanzieller Vortheile keineswegs als zu Gunsten anderer Staaten gebracht, angesehen, sondern zu Gunsten des unter dem besondern Schutze der Staatsverträge stehenden Verkehrs auf der ganzen Elbe rechtlich angesprochen werden kann. Ebenso erwähnten die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg in der Kollektiverklärung eines angeblich im Jahre 1850 adoptirten Grundsatzes, nach welchem ihren Regierungen bei Ermässigung der Elbzölle für den demnächstigen Ausfall an der bisher durchschnittlich bezogenen Bruttoeinnahme volle Entschädigung zu leisten sei.

Meine Regierung vermag diesen Grundsatz nicht zu theilen, und am allerwenigsten denselben durch die Bestimmungen der Elbschiffahrtsakte für rechtlich begründet zu erachten, vielmehr ist sie der Meinung, dass gerade dieser Staatsvertrag dem aufgestellten Grundsatze entgegen ist, und begründet diese Meinung ebenfalls durch die Bestimmung des Art. XXX der Elbschiffahrtsakte, welche vorsorglich Veranstaltungen und Massregeln, die nach neuern Erfahrungen Handel und Schiffahrt erleichtern können, in Aussicht stellt, ohne für die mit solchen Veranstaltungen und Massregeln etwa verbundenen finanziellen Opfer der Uferstaaten eine Entschädigung zur Bedingung zu machen.

Ferner erwähnen die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: es zeige sich bedauerlich bei der gegenwärtigen ebenso, wie bei der dritten, Revisionskommission dieselbe Disparität der Wünsche und Ansichten, und wie sich wörtlich ausgedrückt wird: bei fortdauerndem Mangel bereiter Mittel zu ihrer Ausgleichung.

In dieser Bemerkung liegt indirekt der Vorwurf, die Elbuferstaaten hätten bei dem Abschluss der Elbschiffahrtsverträge die Mittel nicht vorgedacht, durch welche in Zukunft die natürliche Entwickelung des Elbverkehrs zu sichern sei. Auf welchem Wege und durch welche Mittel die Elbschiffahrt nach neuern Erfahrungen ferner erleichtert werden soll, bestimmt die schon vielmal citirte Vereinbarung im Art. XXX der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821. Wollte man aber, wie es scheint,

unter den Worten „Mangel bereiter Mittel“ pekuniäre Mittel verstanden haben, so sei die Bemerkung erlaubt, dass bei der Abschliessung der Schiffahrtsverträge den Uferstaaten der Gedanke, ein Finanzgeschäft kontrahiren zu wollen, gewiss fremd war, weil ein Vorbehalt sich finanzielle Vortheile zu sichern, in diesen Verträgen von keinem Uferstaate gemacht wurde, und weil den Staatsverträgen als oberster Grundsatz, der Zweck derselben, — die Schiffahrt zu erleichtern — unbedingt vorangestellt wurde, weshalb auch der Eingang zu der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 wörtlich lautet:

„Nachdem die Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 die allgemeinen Grundsätze ausgesprochen hat, nach welchen die Schiffahrt auf den Strömen geordnet werden soll, so haben die Staaten, deren Gebiet die Elbe in ihrem schiffbaren Laufe trennt oder durchströmt, beseelt von dem Wunsche, die dadurch dem Handel und der Schiffahrt zugesicherten Vortheile und Erleichterungen bald möglichst ins Leben zu rufen, den Zusammentritt einer Kommission in Dresden veranlasst, um in gemeinschaftlicher Uebereinkunft die für die Schiffahrt auf der Elbe nöthigen Bestimmungen zu treffen.“

Hieraus ist zu ersehen, von welchen hochherzigen Gesinnungen die Uferstaaten bei der Abschliessung der Elbschiffahrtsverträge beseelt waren, welchen Zweck sie anstrebten, indem sie sich vereinigten, um den Verkehr auf dem grössten deutschen Strome für alle Zeit dauernd zu regeln, und wie unvereinbar mit dem Zwecke der Schiffahrtsverträge die Ansichten und Theorien sind, welche die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg bei den Verhandlungen über die Tariffrage, sowol in der dritten als auch in der gegenwärtigen Revisionskommission geltend zu machen versuchten.“

Die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg erklärten, dass sie durch die vernommenen Aeusserungen ihre Deduktionen in keiner Weise widerlegt hielten und sich für heute darauf beschränkten, denselben alles Inhalts zu inhäriren.

### Achte Konferenz, den 28. August 1858.

Der Vorsitzende bemerkte: „In der 5. Konferenz hätten die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg eine Kollektiverklärung abgegeben, auf welche sich die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen das Protokoll offen behalten hätten. Diese vorbehaltene Erklärung seien sie jetzt bereit abzugeben.“

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen: „Die Gemeinschaftlichkeit der Interessen Oesterreichs, Preussens und Sachsens an dem Elbverkehre und der Wunsch, unnöthige Wiederholungen zu vermeiden, haben uns veranlasst, diejenigen Erklärungen, welche nach der gegenwärtigen Lage der Verhandlungen unsererseits noch er-

forderlich scheinen, gemeinschaftlich in Folgendem abzugeben, indem wir zugleich auf alles dasjenige, was von uns im bisherigen Verlaufe der Konferenz ausgesprochen und vorbehalten worden ist, ausdrücklich Bezug nehmen und bei demselben allenthalben stehen bleiben.

Die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg bemerkten in der Kollektiverklärung:

> «Die in der 4. Konferenz vernommene Aeusserung des Oesterreichischen Bevollmächtigten, dass es die Aufgabe der Revisionskommission und die Pflicht der Elbuferstaaten sei, die Klagen und Beschwerden der Schiffahrtsunternehmer und Handelsleute gegen die Elbzölle endlich einmal abzustellen, nöthige sie, die Entgegnung voranzuschicken, dass die Beschwerden, deren Abstellung die Revisionskommission nach Art. 30 der Elbschiffahrtsakte zu veranlassen habe, doch nur in Beschwerden über Nichtbeachtung der Elbschiffahrtsverträge bestehen könnten, und dass die Revisionskommission, deren eigene Existenz nur auf der Elbschiffahrtsakte beruhe, doch nicht berufen sein könne, die Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, die aus der Befolgung der gedachten Verträge und den daraus etwa hervorgehenden Inkonvenienzen für einzelne Elbuferstaaten oder gar für Privatpersonen entnommen würden.»

Diese Entgegnung gibt Anlass zu der Bemerkung, dass in derselben ein Zusammenhang zwischen dem Vor- und Nachsatze vermisst wird, weil aus der Erklärung des Oesterreichischen Bevollmächtigten die Worte: „dass es die Aufgabe der Revisionskommission **und die Pflicht der Elbuferstaaten** sei“, zwar richtig angeführt wurden, die Entgegnung sich aber blos auf die Erörterung des Wirkungskreises der Revisionskommission beschränkt, wobei nicht unerwähnt gelassen werden kann, dass die immer dringender werdenden Klagen der Schiffahrtsunternehmer gegen die Bedrückuug der Elbschiffahrt, eben nur durch die seitherige Nichtbeachtung des Art. 30 der Elbschiffahrtsakte hervorgerufen worden sind.

Demnächst haben wir in Beziehung auf die thatsächlichen Verhältnisse des Elbverkehrs zu erwähnen, dass die [s. o. S. 193] gegebene Uebersicht den gesammten Eisenbahnverkehr (incl. des Verkehrs nach Lübeck etc.) umfasst und deshalb aufgestellt ist, um anschaulich zu machen, in welchem Masse dieser Verkehr gegen den Elbverkehr gestiegen ist. Die Uebersicht ergibt, dass der Güterverkehr bei der Eisenbahn vom Jahre 1851 mit 2,613,000 Ctr., im Jahre 1857 auf 7,007,000 Ctr., also um 268 Procent sich vermehrt hat, während in den gedachten Jahren der Elbverkehr von 8,039,000 Ctr., auf 11,066,000 Ctr., also nur um $37_{,6}$ Procent, gestiegen ist. — Dieser Umstand allein möchte schon als ein Argument gegen den behaupteten blühenden

Zustand des Elbverkehrs ins Gewicht fallen. Der letztere wird aber um so weniger als existent betrachtet werden dürfen, wenn man speciell nur diejenigen Gütermengen gegen einander hält, welche auf der Eisenbahn von und nach Hamburg nach und von den Verkehrsgebieten der Elbe [s. o. S. 189] sich bewegen.

Dieselben betrugen 1853: 2,544,000 Ctr.; 1854: 3,027,000 Ctr.; 1855: 3,176,000 Ctr.; 1856: 3,825,000 Ctr.; 1857: 4,038,000 Ctr. und ergeben diese Zahlen eine stetig zunehmende Steigerung von resp. $18,_{98}$, $24,_{8}$, $50,_{35}$ und $58,_{64}$ Procent. Der bezügliche Elbverkehr umfasst dagegen in der Auf- und Niederfahrt eine Güterbeförderung 1853 von 8,903,000 Ctr., 1854 von 9,899,000 Ctr., 1855 von 10,310,000 Ctr., 1856 von 12,156,000 Ctr., 1857 von 11,098,000 Ctr. und lässt eine Zunahme von nur $11,_{18}$, $15,_{79}$, $36,_{53}$ und $23,_{63}$ Procent in jedem der Jahre 1854/57, gegen das Jahr 1853 gehalten, erkennen. — Es kann daher kein Zweifel darüber bestehen:

> dass der Elbschiffahrt von der Gesammtsteigerung des Güterverkehrs nicht entfernt der verhältnissmässige Antheil zugefallen ist, welchen die Eisenbahn gehabt hat,

oder mit andern Worten:

> dass die erstere gegen die letztere sehr erheblich zurückgeblieben ist.

Was den von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg [s. o. S. 214] gegebenen Zahlennachweis und die daraus gegen die diesseitige Behauptung:

> dass die höher tarifirten Waaren von der Elbe nahezu verschwunden seien,

gezogenen Schlüsse betrifft, so muss hier in Anerkennung der faktischen Verhältnisse zunächst bemerkt werden, dass der Transport der zu $\frac{1}{4}$—$\frac{1}{40}$ des Elbzolls tarifirten Artikel auf der Elbe eine Konkurrenz mit dem Transporte auf der Eisenbahn mehr oder weniger hat bestehen können, bei einzelnen Artikeln sogar eine stetige Zunahme für die Schiffahrt sich ergeben hat; dass dagegen die von dem vollen und halben Elbzoll betroffenen Waaren nur noch in einem sehr unerheblichen Umfange dem Elbtransporte zugewendet sind.

Der vergrösserte Verkehr mit den niedrig tarifirten Artikeln kann aber der Elbschiffahrt mit der Wirkung, sie als eine blühende zu bezeichnen, durchaus nicht angerechnet werden. Denn abgesehen auch davon, dass diese Zunahme im Totalquantum nicht im entferntesten denjenigen Antheil bildet, welcher bei der enormen Steigerung des Verkehrs im allgemeinen, der Elbschiffahrt zuzufallen hätte, ist die Verschiffung der gering tarifirten Waaren keineswegs ein entsprechend lohnendes Unternehmen, da die dafür gewährten Frachten, für welche die Eisen-

bahnen nur mit Verlust fahren könnten, deshalb auch diese Artikel überhaupt nicht fahren, so ausserordentlich gering sind, dass sie zuweilen, besonders bei rasch eintretendem ungünstigen Wasserstande, kaum die Kosten der Reise decken.

Die Verschiffung der den höhern Klassen angehörenden Artikel ist aber auch nur dadurch möglich gewesen, dass namentlich die Dampfschiffahrtsgesellschaften die Fracht für solche Güter beispiellos und so niedrig — z. B. $3\frac{1}{2}$ Sgr. für den Centner von Hamburg nach Magdeburg — gestellt haben, dass damit kaum die Selbstkosten für Schiffe und Mannschaft etc. gedeckt sind, geschweige denn für die Unternehmer irgendein Nutzen übrig geblieben ist. — Die Segelschiffer haben an der Beförderung solcher Güter sich so gut wie gar nicht betheiligen können, und die Dampfschiffahrtsgesellschaften dieselbe auch nur aus dem Grunde übernommen, um ihre Ladungen von den im Elbzoll unter $\frac{1}{2}$ tarifirten Waaren zu kompletiren. —

Die von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg gemachten Zahlenangaben liefern ein anderes Ergebniss; dasselbe ist aber nur dadurch erreicht worden, dass man mit den Gütern zum vollen und halben Zollsatze die dem $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{5}$ Zollsatze unterliegenden in den Jahren 1851, 1856 und 1857 transportirten Waaren zusammengerechnet und gegen einander gehalten hat. — Scheidet man diese aber aus, was, da es sich um die höher tarifirten, dem Elbverkehre entzogenen Güter handelt, unbedingt geschehen muss —, so ergibt sich, dass von Waaren zu $\frac{1}{1}$ und $\frac{1}{2}$ Elbzoll

| | a. auf der Elbe: | b. auf der Eisenbahn: |
|---|---|---|
| im Jahre 1853: | 714,000 Ctr. | 1,991,000 Ctr. |
| „ 1854: | 711,000 „ | 2,162,000 „ |
| „ 1855: | 834,000 „ | 2,335,000 „ |
| „ 1856: | 550,000 „ | 2,500,000 „ |
| „ 1857: | 298,000 „ | 2,702,000 „ |

von und nach Hamburg — nach und von dem Elbverkehrsgebiete befördert sind, und dass hiernach bei dem Eisenbahntransporte eine stetige Vermehrung, bei dem Elbtransporte aber, mit alleiniger Ausnahme des durch besondere Umstände begünstigten Jahres 1855, eine stetige Verminderung stattgefunden hat, oder mit andern Worten:

> während in den Jahren 1853/55 die Elbschiffahrt an dem Gesammttransporte der zu $\frac{1}{1}$ und $\frac{1}{2}$ Elbzollklasse gehörigen für das Elbverkehrsgebiet bestimmten Güter noch mit 25,25 und 26 Procent betheiligt war, sank ihre Theilnahme daran im Jahre 1856 schon auf 18 und im Jahre 1857 sogar auf 10 Procent herab!

Dass dem Elbverkehre die höher tarifirten Güter, auf welche er

sowol naturgemäss, als unter dem Schutze der, ihrer ganzen Tendenz nach die Begünstigung konkurrirender Verkehrslinien nicht zulassenden Verträge unzweifelhaft dasselbe Recht, wie die Eisenbahnen haben muss, fast gänzlich entzogen sind, ist somit nicht nur nicht widerlegt, sondern es wird vielmehr durch die oben gegebenen Ziffern zur schlagendsten Evidenz gebracht, ausserdem aber auch von den Bevollmächtigten von Hannover und Mecklenburg unzweifelhaft anerkannt.

Es liegt aber nicht in der Absicht der Elbschiffahrtsakte, den Grad der Berechtigung zur Theilnahme an den Vortheilen der Schiffahrt von der Gattung der zu verschiffenden Waaren abhängig zu machen. Diese Berechtigung ist vielmehr auch in der hier fraglichen, objektiven Beziehung eine ganz allgemeine, und wenn auch die, wie später zu erwähnen sein wird, hier nicht ausser Berücksichtigung zu lassende, Wiener Kongressakte Art. 111 die Flusszölle möglich unabhängig von der Gattung der Waare festgestellt sehen will — d'une manière assez indépendante de la qualité différente des marchandises — so kann von dem Umstande, dass bei der Konkurrenz der Eisenbahnen mit der Elbschiffahrt, der Transport der werthvollern Artikel den erstern anheimfalle, kein Argument dafür abgeleitet werden, die hohen Flusszölle, welche es allein sind, die jene Konkurrenzbestrebungen zum Nachtheile der Schiffahrt entscheiden, unverändert zu lassen.

Oesterreich, Preussen und Sachsen haben zwar, wie bekannt, resp. durch gänzlichen Erlass, Ermässigung und Restitution der Elbzölle darauf hinzuwirken gesucht, den auf der Elbschiffahrt lastenden Druck zu vermindern. Allein die ansehnlichen finanziellen Opfer, welche sie diesem Zwecke gebracht haben, sind nicht hinreichend gewesen, denselben zu erreichen, und wiederum sind es die hochbesteuerten Artikel, welche, aller dieser Opfer ungeachtet, der Stromschiffahrt nicht zu erhalten gewesen sind. Diese Thatsache wird zwar von denjenigen Regierungen der Elbuferstaaten, welche aus finanziellen Rücksichten Elbzollermässigungen abgeneigt sind, als eine nicht unerwartete Erscheinung bezeichnet und darin kein Anlass gefunden, die Nachtheile, worin sich die Schiffahrt den konkurrirenden Verkehrslinien hinsichtlich jener (hochtarifirten) Artikel gegenüber befindet, durch Verzichtleistung auf Zollerträgnisse auszugleichen.

Allein ganz abgesehen davon, dass nach der noch überall bestätigten Erfahrung, nach welcher Ermässigungen zu hoher Zollsätze nicht auf Einnahmeausfälle, sondern auf Vermehrung der Einkünfte hinwirken, es kaum zweifelhaft sein dürfte, dass der letztere Erfolg eintreten werde, wenn die Elbzölle angemessen herabgesetzt würden, liegt diese Erfahrung sogar schon insofern vor, als, während die Staaten Hannover, Dänemark und Mecklenburg im Jahre 1851 von 1,364,490 Normalcentnern eine Elbzolleinnahme von 291,849¼ Thlr. hatten, dieselben nach der seit-

dem zugestandenen Herabsetzung des Zolles für mehrere Artikel in den letzten 6 Jahren 1852/57 doch eine Durchschnittseinnahme von 325,114 Thlr. 22 Sgr. 5 Pfg. oder, gegen das Jahr 1851 gehalten, eine jährliche Mehreinnahme von 33,265 Thlr. 14 Sgr. 11 Pfg. bezogen haben. Eine gleiche Erfahrung ist zu erwarten und ein Verlust an den Einnahmen nicht zu befürchten, wenn den jetzt in Antrag gestellten weitern Zollherabsetzungen zugestimmt werden wollte.

Demnächst ist die Ansicht ausgesprochen worden, dass die Konkurrenz der Eisenbahnen dem Handel im allgemeinen zum Vortheil gereiche, indem dadurch namentlich eine Verbesserung der Schiffsgefässe, insbesondere durch Vermehrung ihrer Tragfähigkeit, bewirkt und dadurch wieder eine Herabsetzung der Frachten ermöglicht worden sei.

Allerdings hat die Macht dieser Konkurrenz dahin geführt, die Schiffahrt mehr auf sich selbst aufmerksam werden und Mittel aufsuchen zu lassen, sich in ihrer bedroheten Lebensfähigkeit zu erhalten. Die Frucht hiervon ist ein zweckmässigerer Bau der Fahrzeuge und die dadurch erlangte grössere Tragfähigkeit. Ist dieser Erfolg auch an und für sich freudig zu begrüssen, so reicht doch seine Tragweite nicht dahin, um der Schiffahrt auf dem ganzen konventionellen Strome gleichmässig Vortheile zu bieten. Die Verbesserung der Schiffsgefässe besteht nämlich im wesentlichen in ihrer Verbreiterung und Verlängerung, wodurch allerdings die Möglichkeit einer stärkern Belastung gegeben ist. Hiervon lässt sich aber nur auf der wasserreichern und einen gleichmässigern Stromlauf zeigenden Elbstrecke zwischen Hamburg und Magdeburg Nutzen ziehen; auf der Elbe oberhalb Magdeburg, namentlich in Sachsen und Böhmen, kann von jenen Verbesserungen, theils wegen der geringern Wassertiefe, theils wegen des durch die dort vorhandenen Stromschnellen unterbrochenen, regelmässigen Wasserlaufes nur ausnahmsweise und in sehr beschränktem Umfange Gebrauch gemacht werden, da die unterhalb Magdeburg fahrenden grössern und mehr beladenen Schiffe die stärkern, die Segelkraft wesentlich abschwächenden Strömungen nicht überwinden können. Die Verhältnisse sind mithin keineswegs gleich, und wenn die Elbschiffahrtsakte auf jedem Theile der Elbe, so weit dieselbe konventionell als schiffbar bezeichnet wird, die Möglichkeit ungehinderter Strombefahrung gewähren will, so lässt sich gewiss auch in der nur für einen Theil des Flusses brauchbaren Verbesserung der Schiffsgefässe von Magdeburg aufwärts keine Ausgleichung der Erschwernisse finden, welche die Belastung des Verkehrs mit hohen Zöllen im Gefolge hat.

Es ist ferner bemerkt worden (2. Konferenz), wie es in der Natur der Sache liege, dass ein Nachweis darüber nicht zu erbringen sei, wie Verkehr und Zolleinnahmen sich gestellt haben würden, wenn die Zölle in ihrem vertragsmässigen, vollen Betrage erhoben worden wären. So

richtig diese Bemerkung an und für sich ist, so wenig schliesst sie aber die Berechtigung dazu aus, das Anerkenntniss auch der Richtigkeit derjenigen Folgerungen in Anspruch zu nehmen, auf welche eine unbefangene Betrachtung der Verhältnisse nach Ursache und Wirkung hinführt. Von keiner Seite wird die Thatsache bestritten, dass die Konkurrenz der Eisenbahnen diejenigen Waarenartikel mehr oder weniger ganz von der Elbe verdrängt hat, welche auf dieser den höchsten Verzollungsklassen angehören. Um den hieraus für Schiffahrt und Handel hervorgehenden Nachtheilen zu begegnen, haben sich, wie bekannt, unsere Regierungen für ihre Gebiete bestrebt, die auf dem Elbverkehre ruhenden Lasten zu vermindern, und der verhältnissmässig grosse finanzielle Opfer bedingende Umfang dieser Erleichterungen war wol geeignet, die Erwartung zu rechtfertigen, dass den diesfälligen Massregeln, der Absicht, in welcher sie getroffen, entsprochen werde. Leider ist dies aber nicht der Fall. Alle diese der Schiffahrt gewährten Begünstigungen haben es nicht vermocht, dem Elbverkehre mit den hochtarifirten Artikeln den gewünschten Aufschwung zu geben; derselbe ist im Gegentheile immer mehr und mehr zurückgegangen, und schon hieraus ist die gewiss unwiderlegliche Folgerung abzuleiten, dass, wären jene Erlässe, Ermässigungen und Restitutionen nicht verfügt worden, von dem hier in Frage stehenden Verkehre, wenigstens auf der Oberelbe, überhaupt nicht mehr würde die Rede sein können.

Was davon übrig geblieben, verdankt, ebenso wie der grösste Theil des Verkehrs mit den geringer tarifirten Artikeln, nur diesen, von unsern Regierungen getroffenen Massregeln seine Existenz, und wenn Oesterreich überhaupt keine, Preussen und Sachsen aber nach Verhältniss der Stromstrecken nur sehr geringe Zollbeträge erhoben, die Elbzollkassen Hannovers, Dänemarks und Mecklenburgs dagegen sich verhältnissmässig sehr bedeutender Einnahmen zu erfreuen gehabt haben, so wird, was die letztere Erscheinung anbelangt, kein Zweifel darüber bestehen können, dass dieselbe hauptsächlich in den Opfern ihre Erklärung findet, welche die oberelbischen Staaten dem Schiffahrtsverkehre gebracht haben.

Fasst man hierbei die Zolleinnahme der genannten Staaten allein ins Auge, so kann die von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg geschehene Aeusserung, dass der Elbverkehr sich in einem höchst erfreulichen Aufschwunge befinde, wol rücksichtlich der genannten Staaten für zutreffend erachtet werden, keineswegs aber ist sie berechtigt, eine Anerkennung hinsichtlich des Elbverkehrs in den Staaten Oesterreich, Preussen und Sachsen anzusprechen. Insbesondere ist der böhmische Schifferstand, welcher früher eine zahlreiche Gewerbsklasse bildete, durch den Druck, den die hohen Elbzölle seit dem Bestande der mit dem Elbstrome parallelen Eisenbahnen auf die Elbschiffahrt üben, verarmt; es ist den böhmischen Schiffern, so

lange die unerschwinglichen Elbzölle erhoben werden, der direkte Elbverkehr zwischen Böhmen und Hamburg grösstentheils unmöglich, und es sind dieselben von der Benutzung der untern Elbe faktisch ausgeschlossen.

Der fast einzige Vertreter der direkten böhmischen Elbschiffahrt ist die Prager Aktienschiffahrtsgesellschaft, welche in der Besorgniss, um nicht auch das Loos der Mehrzahl der Böhmischen Schiffer zu theilen und ein Opfer der drückenden Verhältnisse des Elbverkehrs zu werden, vor zwei Jahren die Segelschiffahrt theilweise in eine Dampfschiffahrt umgestaltet hat.

Wie wenig aber diese Vorsorge geeignet ist, die Böhmische Schiffahrt vor dem sichern Untergange zu retten, beweist leider die Erfahrung schon durch die Thatsache, dass für das Jahr 1857 bei aller Anstrengung der Aktionäre, welche seit der Konstituirung der Gesellschaft nur auf die Dividende verwiesen sind, weder diese, noch anderweitige Zinsen aus den eingehobenen Frachtgebühren ausgefolgt werden konnten, die Aktionäre vielmehr auf die Zukunft und namentlich auf die mit Zuversicht erwartete Aufgebung oder wenigstens erhebliche Ermässigung der hohen Elbzölle vertröstet werden mussten.

Die Prager Dampfschiffahrtsgesellschaft wird voraussichtlich nur so lange bestehen, als das allmählich abnehmende Stammkapital den Fortbetrieb des Geschäfts zulassen wird, und endlich die Schiffahrt ganz einstellen oder erheblich einschränken müssen.

Aehnliche Verhältnisse bezüglich des lohnenden Erwerbs der Schiffahrt walten auch auf den Sächsischen und Preussischen Elbstrecken ob, und muss hier noch hervorgehoben werden, dass der Frachtverdienst der Schiffer infolge der selbst bei nur halber Ladung gebotenen Ableichtungen sehr erheblich geschmälert wird. Wenn ferner erwogen wird, dass die Flusslänge von Melnick bis Hamburg 98 Deutsche Meilen beträgt, dass die Schiffahrt auf dieser langen Strecke mit mannichfaltigen physischen Hindernissen zu kämpfen hat, was Opfer an Zeit und baare Auslagen in Anspruch nimmt, und dem Schiffer den ohnehin kargen Lohn, wenn nicht gänzlich entzieht, so doch bedeutend verringert; und wenn erwogen wird, dass die in hohen Elbzöllen stehenden Artikel auf der Eisenbahn — abgesehen von der kürzern Lieferungszeit — viel billiger von Hamburg nach den obern Elbuferstaaten und insbesondere nach Böhmen geliefert werden, als auf der Elbe: so ist es unerklärlich, wie im Angesichte solcher Verhältnisse die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg die Behauptung aufstellen konnten, „es sei bekannt, dass die Elbschiffahrt im Jahre 1857 bei gutem Frachtlohn vollauf beschäftigt gewesen sei“, und unerklärlich bleibt es, wie die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg in der zweiten und fünften Konferenz die Ueberzeugung aussprechen moch-

ten, „dass eine durchgreifende Herabsetzung der Elbzölle nicht im Bedürnisse des Verkehrs liege.“

Was hiernächst die Mittheilung, dass der Güterverkehr auf der Weser im Jahre 1857 nach der Aufhebung der Weserzölle, gegen das Vorjahr sich nicht vermehrt, sondern sogar um $^1/_3$ vermindert habe, sowie das daraus gegen eine Herabsetzung der Elbzölle entnommene Argument betrifft, so liegen die Gründe jenes Verkehrsrückganges vorzugsweise in dem bekannten schlechten Fahrwasser, welches die Weser im Jahre 1857 der Schiffahrt geboten hat, und wird immerhin gerade der Aufhebung der Weserzölle es zugeschrieben werden müssen, dass trotz des schlechten Fahrwassers und, obgleich die Dampfschiffe ihre Fahrten fast gänzlich auszusetzen gezwungen waren, die Weserschiffahrt dennoch eine Gütermasse von über 2,000,000 Ctr., also gegen 2,300,000 Ctr., welche 1855 — dem Jahre vor der Suspension der Weserzölle — überhaupt weserwärts gingen, nur etwa $16^2/_3$ Procent weniger befördert hat, — was recht evident darthut, welcher Leistungen eine freie, durch Zölle nicht zu sehr belastete Schiffahrt selbst bei den ungünstigsten Wasserverhältnissen fähig ist.

Ueberhaupt stelle man nur die Wasserstrassen mit den Landstrassen gleich und überlasse es dem Handel, wie er dieselben benutzen und welche Güter er auf der einen oder der andern Strasse befördern lassen will; — denn, wie von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg ganz richtig bemerkt ist:

> „die Schiffahrt so wenig, als die Eisenbahnen tragen
> „ihren Zweck in sich selbst, beide sind vielmehr nur
> „Mittel, welche **in gleicher Weise** dem Handel zu dienen
> „haben, eben des Handels wegen gefördert werden sol-
> „len und die Fürsorge der Regierungen **in gleicher Weise**
> „in Anspruch nehmen dürfen.“

Dieser Grundsatz, dessen Aufstellung gern vernommen ist, erheischt doch mindestens eine Gleichstellung der Lasten, welche die Schiffahrt zu tragen hat, mit denen, welche der Eisenbahn auferlegt sind, und ist es deshalb um so unerklärlicher, wie dennoch einer durchgreifenden Herabsetzung der Elbzölle die Zustimmung bisher so entschieden hat verweigert werden können; denn die Herabsetzung ist, wie hier wiederholt wird, selbst für diejenigen Staaten, welche nach ihrer, von unsern Regierungen bisher nicht anerkannten und niemals anzuerkennenden Auffassung die ausschliesslich finanzielle Natur der Elbzölle vertreten, ungefährlich, und dürfen bei deren Erörterung vor der Revisionskommission, — da diese es eben nur mit den Verhältnissen der Elbe zu thun hat, — nicht auch Fragen, welche ausserhalb der letztern liegen, ventilirt werden.

Dass überdies der Verkehr Stettins, nachdem der Sundzoll gefallen

ist, bereits einen erheblichen Theil des Elbverkehrs an sich gezogen hat und wahrscheinlich, wenn die Elbzollverhältnisse keine Veränderung erfahren, noch mehr an sich ziehen wird, dürfte einmal aus der bereits gemachten Mittheilung, dass die Industrie zu Tetschen an der Elbe die für ihren Fabrikbedarf erforderliche Baumwolle jetzt über Stettin bezieht, sodann aber daraus erhellen, dass die Einfuhr Stettins abgerundet betragen hat:

| | im Jahre 1856 | | im Jahre 1857 | |
|---|---|---|---|---|
| an Roh- und Brucheisen . . . . | 878000 | Centner | 1,474000 | Centner |
| „ Farbehölzern in Blöcken . . | 69000 | „ | 131000 | „ |
| „ Palm- und Kokusöl . . . . . | 71000 | „ | 200000 | „ |
| „ roher Baumwolle . . . . . . | 75 | „ | 38000 | „ |
| „ baumwollenen Garnen . . . . | — | „ | 29000 | „ |

welche Artikel früher vorzugsweise den Elbweg nach den Bedarfsorten einzuhalten pflegten.

In noch viel höherm Grade wird sich aber der Verkehr über Stettin zum Nachtheile der Elblinie, und zwar sowol hinsichtlich des Wasser- als des Eisenbahn-Transportes, entwickeln, nachdem, wie ganz neuerdings geschehen, die Eisenbahnfrachten auf der Route von Stettin über Berlin und Dresden nach Oesterreich sehr bedeutend ermässigt worden sind, während sich auf der Linie von Stettin über Stargardt, Posen, Breslau, Oderberg nach Oesterreich immer grössere Gütermassen bewegen. Es wird daher hohe Zeit, dass der Elbweg wieder in seine Konkurrenzfähigkeit eingesetzt werde, und es kann hiernach keinem Zweifel unterliegen, dass die hierauf hinzielenden Massregeln im grössten Interesse aller Elbuferstaaten liegen müssen.

Endlich ist wiederholt die Frage berührt worden, ob und inwiefern die Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815, soweit sie die Ströme Deutschlands und die Schiffahrt auf denselben zum Gegenstande hat, noch jetzt, und der, über die Schiffahrt auf den Deutschen Flüssen getroffenen spätern Vereinbarungen ungeachtet, als massgebend anzuerkennen sei. In Beziehung hierauf wird man sich vorerst zu vergegenwärtigen haben, wie die Wiener Kongressakte im 108. Artikel den Regierungen derjenigen Staaten, deren Gebiet ein schiffbarer Fluss begrenzt oder durchströmt, die Verbindlichkeit auferlegt, die diesfälligen Schiffahrtsverhältnisse durch gemeinschaftliche Uebereinkunft zu ordnen. Die Akte setzt dabei zugleich fest, dass bei den deshalb zu pflegenden Verhandlungen von denjenigen Grundsätzen auszugehen sei, welche sich in den nachfolgenden Artikeln 108 bis mit 116 aufgestellt befinden, und namentlich soll (Art. 111) in Erwägung, dass sich für die, von örtlichen Verhältnissen abhängige Bemessung der Flusszölle eine allgemeine Vorschrift nicht ertheilen lässt, doch bei Aufstellung der Tarife der Gesichtspunkt

leitend sein, dass durch Erleichterung der Schiffahrt der Handel zu beleben sei.

Ausserdem sagen sich die auf dem Kongresse vertretenen Regierungen im Art. 111 al. 2 zu, eine Erhöhung der Tarife nur im gemeinschaftlichen Einverständnisse stattfinden zu lassen, und endlich erklären sie sich für verpflichtet (Art. 116), dafür Sorge zu tragen, dass die nach Massgabe der Kongressakte vereinbarten Schiffahrtsordnungen, mithin auch die einen integrirenden Theil derselben bildenden Tarife in einer zusagenden und sowol den Umständen als den Oertlichkeiten entsprechenden Weise (d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités) zur Anwendung gebracht werden.

Uebrigens soll (Art. 116) alles dasjenige, was in diesen Artikeln angedeutet worden (indiqué), nebst dem, was hierbei noch sonst der Feststellung bedarf, in einer gemeinschaftlichen Ordnung (règlement commun) zusammengefasst und näher bestimmt werden. Die schleunige Verwirklichung dieser, der deutschen Flussschiffahrt ertheilten Zusagen ist bei den Ministerialkonferenzen in Wien noch besonders verabredet und diese Verabredung in dem Plenum der Bundesversammlung vom 3. August 1820 ausdrücklich zum Bundesbeschlusse erhoben worden.

Demgemäss ist auch für die Schiffahrt auf der Elbe eine gemeinschaftliche Ordnung, die Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821, zu vereinbaren gewesen.

Diese Akte ist, wie die eben erwähnten, ihre Entstehung bedingenden Vorgänge darlegen, die vertragsmässige Form, in welcher die von dem Wiener Kongresse hinsichtlich der Flussschiffahrt aufgestellten allgemeinen Principien in besonderer Anwendung auf die Elbe ihren Ausdruck gefunden haben.

Die hohen Kontrahenten vom 23. Juni 1821 haben sich nur im Sinne der Kongressakte vereinbart und vereinbaren können; es sind daher die principiellen Bestimmungen der letzteren fortwährend als in der Elbschiffahrtsakte vorherrschend und deshalb massgebend zu betrachten, und es darf die Elbschiffahrtsakte unter allen Umständen nur in dem Sinne verstanden werden, wie solcher der Absicht des Wiener Kongresses entsprechend ist.

Die Principien des letzteren sind aber für alle Zeiten aufgestellt. Sie bestehen bis auf den heutigen Tag in unveränderter Geltung, und es müssen daher, wenn sich dieselben mit den im Laufe der Zeit veränderten, thatsächlichen Zuständen nicht mehr vereinigen lassen, diese letztern mit jenen unwandelbaren Principien wiederum in Einklang gesetzt werden. Im 116. Artikel der Kongressakte, welcher den zu errichtenden Schiffahrtsordnungen die Eigenschaft der Unveränderlichkeit entschieden benimmt, ist die Nothwendigkeit, auch nach Feststellung der Schiffahrtsordnungen, den inmittelst veränderten Umständen Rechnung zu tragen,

ausdrücklich anerkannt, und eben deshalb setzt die Schiffahrtsakte in dem, ihrer Aenderung und weitern Ausbildung überall Raum gebenden Art. 30 fest, dass zwischen Kommissarien der Elbuferstaaten periodisch Veranstaltungen und Massregeln berathen werden sollen, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten. Es versteht sich von selbst und wird auch der Bemerkung in der 4. Konferenz [s. o. S. 209] gegenüber keiner Ausführung bedürfen, dass diese Berathungen nicht Zweck, sondern nur Mittel dazu sind, und dass das letztere nur darin bestehen kann, Verhältnisse, welche Handel und Schiffahrt beschweren, klar zu stellen und zum allseitigen Anerkenntnisse zu bringen. Kann aber letzteres nicht versagt werden, so liegt auch in folgerichtiger Beachtung aller für Erfüllung bestehender Verträge massgebenden staatsrechtlichen Grundsätze allerseits die Nothwendigkeit vor, zu Beseitigung der, Schiffahrt und Handel erschwerenden Hindernisse mitzuwirken, und es lassen dieselben Grundsätze nicht zu, dass man angesichts der aus den Staatsverträgen fliessenden Verpflichtungen Rücksichten vorwalten lasse, die, wenn auch ebenfalls dem Verkehrsleben angehörend, doch niemals die Wirkung haben können, die kraft jener, für sich bestehenden, von ausser ihnen liegenden, fremdartigen Einflüssen völlig unabhängigen Staatsverträge zu brechen.

Glauben wir in dem oben Vorgetragenen dargethan zu haben und geht daraus hervor:

dass die auf den Artikeln der höhern Elbzollklassen ruhenden Abgaben, die Verschiffung derselben mehr oder weniger ganz unmöglich machen,

dass dieser Zustand durch die Opfer, welche Oesterreich, Preussen und Sachsen der Elbschiffahrt gebracht haben, nicht zu beseitigen gewesen ist,

und dass es vorzugsweise und hauptsächlich den Oesterreichisch-Preussisch-Sächsischen Elbzollbegünstigungen, welche ebenmässig auch den geringer tarifirten Gegenständen zu Theil geworden sind, zu danken ist, dass den Elbzollkassen Hannovers, Dänemarks, Mecklenburgs und Anhalts beträchtliche Einnahmen zugeflossen sind,

so kann dem allen zu Folge, sowol nach der staatsrechtlichen Bedeutung der bestehenden Verträge, als nach den internationalen Rücksichten der Billigkeit, wol erwartet werden,

„man werde das zugesagte bundesfreundliche Entgegenkommen, „durch allseitige Zustimmung zu denjenigen Massregeln bethäti- „gen, welche dazu geeignet sind, die Elbschiffahrt in die ihr ge- „bührenden Rechte wieder einzusetzen.“

Zu Vermeidung fernerer Zersplitterung der Zollermässigungsanträge empfehlen wir demnach denjenigen der letztern, welchen die freie Stadt Hamburg gestellt hat, sowie die von uns hinsichtlich einzelner Artikel

gestellten Anträge zur Annahme, da das Ziel dieses Antrags dem am nächsten steht, was unsere Regierungen unter den dermaligen Verhältnissen zu erreichen wünschen müssen.

Wir ersuchen die Bevollmächtigten, den Inhalt unsers Vortrags zur Kenntniss ihrer Regierungen zu bringen und von den hierauf gefassten Entschliessungen der Revisionskommission seiner Zeit weitere Mittheilung zugehen zu lassen.

Schliesslich legen wir hiermit einen die Art. 108 bis mit 116 der Wiener Kongressakte umfassenden Auszug aus letzterer, in der Urschrift und in der officiellen Preussischen Uebersetzung, sowie den Bundesbeschluss vom 3. August 1820 zu dem Zwecke vor, dass dieselben dem über die heutige Sitzung aufzunehmenden Protokolle als Beilage angefügt werden können." *)

Der Bevollmächtigte für Hamburg gab hierauf die in der 2. und 5. Konferenz vorbehaltene Entgegnung auf die Erklärungen der Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg in Betreff der Elbzollfrage, wie folgt, zu Protokoll:

„Im Verlauf der dritten Revisionskommission ist wiederholt, und namentlich in ausführlicher Darlegung seitens der Oesterreichischen Regierung, nachgewiesen worden, wie auf Grund des Art. 111 der Wiener Kongressakte und des Art. 30 der Elbschiffahrtsakte die Zustimmung sämmtlicher Elbuferstaaten zu den durch ein evidentes Bedürfniss des Verkehrs dringend gebotenen Elbzollermässigungen als Erfüllung einer vertragsmässigen Verpflichtung beansprucht werden dürfe. Eine zutreffende Widerlegung dieses Nachweises ist nicht erfolgt. Nur das hat vielleicht mit einigem Schein dagegen geltend gemacht werden können, dass die damals erst einige wenige Jahre alte Erfahrung über den Einfluss der Konkurrenz der hauptsächlich in Betracht kommenden neuen Handelswege jenes Bedürfniss noch nicht deutlich genug herausgestellt habe und dass man zunächst den Erfolg der 1848 und 1851 bewilligten provisorischen und partiellen Elbzollreduktionen abwarten möge. Nachdem nun aber inzwischen die weitere Erfahrung die Unerträglichkeit der bestehenden Elbzollverhältnisse von Jahr zu Jahr klarer bewiesen hat, durften diejenigen Staaten, welche beim Gedeihen der Elbschiffahrt in hohem Grade betheiligt sind und die deshalb schon früher eine zeitgemässe Revision des Elbzolltarifs wiederholt und dringend beantragt hatten, sich zu der Erwartung berechtigt halten, dass bei der gegenwärtigen Revisionskommission einer baldigen und befriedigenden Lösung einer durch Art. 30 der Elbschiffahrtsakte klar vorgeschriebenen Aufgabe nicht aufs neue wieder die nämlichen Einwen-

---

*) Diese Aktenstücke finden sich bereits oben im ersten Abschnitt Seite 12 ff. abgedruckt.

dungen und Schwierigkeiten begegnen würden, wie bei der Magdeburger Revisionskommission. Hamburg, welches keinen Anstand nehmen kann, einzuräumen, dass es, namentlich seit der Beseitigung des Sundzolls, an einer baldigen gänzlichen Aufhebung aller Elbzölle ein sehr lebhaftes Interesse hat, hatte deshalb in seinen vorgängig mitgetheilten Vorschlägen auf das für solchen Zweck allein praktische Mittel einer Ablösung angetragen und für diesen Fall seine Bereitwilligkeit zu einem sehr bedeutenden pekuniären Opfer erklärt. Die über den Ablösungsvorschlag anderweitig abgegebenen Erklärungen haben die Unmöglichkeit eines fernern Beharrens bei demselben herausgestellt. Um so mehr muss meine Regierung auf ihren eventuell vorgelegten Elbzollermässigungsantrag, als dessen Kern sich die Herabsetzung aller bis jetzt noch höher tarifirten Artikel in die $1/4$ Elbzollklasse darstellt, zurückkommen und die dagegen vorgebrachten Einwände, sowie das von den Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg gänzlich in Abrede gestellte Bedürfniss umfassender Elbzollermässigungen, einer nähern Beleuchtung unterziehen. Wenn hierbei früher bereits Erwähntes wieder in Erinnerung gebracht werden muss, so ist dies dadurch verursacht, dass von der andern Seite dieselben, bereits hinlänglich widerlegten Aufstellungen immer aufs neue wiederholt werden.

Es wird zunächst auf die bisherigen Verhandlungen über den Normalsatz des Elbzolls ein Rückblick zu werfen sein.

Als im Jahre 1821, in Gemässheit der Art. 108—116 der Wiener Kongressakte und mit Rücksicht auf die bis dahin bestehenden verschiedenen Elbzollrollen, durch die zu Dresden zusammengetretene Elbschifffahrtskommission ein allgemeiner Elbzolltarif festgestellt wurde, welcher, abgesehen von einer sogenannten Rekognitionsgebühr für die Fahrzeuge, für die Strecke von Melnick bis Hamburg einen Normalzollsatz von 27 gGr. 6 Pf. K.-M. für den Hamburger Centner bestimmte, ward dieser Zollsatz schon damals von einigen Uferstaaten als eine zu schwere Belastung des Elbverkehrs angesehen. Die in Art. 111 der Wiener Kongressakte ausdrücklich anempfohlene Analogie des Rheinoctroi war bei Feststellung dieses Normalsatzes leider nicht massgebend geworden, denn in diesem Falle wäre derselbe mässiger ausgefallen.

Aus zweierlei Gründen konnte man indess für damals den angenommenen Elbzolltarif als dem Princip der dahin gehörigen Artikel der Wiener Kongressakte nicht geradezu widersprechend anerkennen. Erstens hatten die mit der Elbschiffahrt konkurrirenden Landkommunikationen und andern Handelsrouten damals ebenfalls noch mit erheblichen, den Transport vertheuernden Schwierigkeiten und Abgaben zu kämpfen, und blieb deshalb ungeachtet der hohen Elbzölle der Versand von Handelsartikeln jeder Gattung auf der Elbe für das natürliche Handelsgebiet dieses Stromes die Regel; und zweitens war gleichzeitig, und mit

gleicher Verbindlichkeit wie der den Tarif anordnende Artikel 9, auch Art. 30 der Elbschiffahrtsakte vereinbart worden, welcher die Zusage enthielt, dass periodisch zusammentretende Kommissionen der Elbuferstaaten die Abstellung von Beschwerden veranlassen und über Veranstaltungen und Massregeln, die nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, berathen würden. Noch bestimmter sprach sich hierüber ein Beschluss der Elbschiffahrtskommission in der 36. Konferenz (vom 13. Februar 1821) aus, welcher dahin ging:

> Sollte die Erfahrung eine Herabsetzung des demnächst für den ganzen Lauf der Elbe zu fixirenden Tarifsatzes zur Beförderung des Handels und der Schiffahrt als wünschenswerth darstellen, — — so bleibt es der Revisionskommission vorbehalten, eine Ermässigung sowol im ganzen als für den Tarif einzelner Staaten zu bewirken, und es lässt sich in dieser Beziehung ein bereitwilliges Entgegenkommen der Uferstaaten voraussetzen.

Hierdurch war das Mittel gegeben, den Elbzolltarif mit dem fundamentalen völkerrechtlichen Grundsatz, dass bei Regulirung der Passagezölle auf den konventionellen Strömen der Handel durch Erleichterung der Schiffahrt begünstigt werden solle, in Uebereinstimmung zu erhalten.

Als die erste Revisionskommission im Jahre 1824 in Hamburg zusammentrat, ward abseiten Oesterreichs die Herabsetzung des Normalelbzolles auf 20 gGr. per Centner beantragt, und dieser Antrag von Hamburg lebhaft unterstützt. Allein es liess sich damals noch nicht in unzweifelhafter Weise darthun, dass nach neuerer Erfahrung eine solche allgemeine Elbzollreduktion zur Erhaltung des Elbverkehrs in seinen verschiedenen Beziehungen durchaus nothwendig sei, denn die Verhältnisse hinsichtlich der konkurrirenden Handelswege waren im wesentlichen noch die nämlichen wie vor drei Jahren, und so liess die Ablehnung jenes Antrags, so unerwünscht dieselbe auch mehreren Uferstaaten war, sich motiviren. Die damalige Revision des Elbzolltarifs beschränkte sich auf die Versetzung einiger Artikel in niedrigere Zollklassen.

Die zweite Elbschiffahrts-Revisionskommission versammelte sich bekanntlich erst 18 Jahre später. Während dieses längern Zeitraums waren nun allerdings in den bezüglichen Verkehrsverhältnissen bedeutende Veränderungen eingetreten und die bestehende Zollbelastung für die Elbschiffahrt inzwischen um vieles drückender und nachtheiliger geworden. Die Verdrängung mehrerer wichtiger Artikel von der Elbe auf andere Handelswege in Folge der Höhe des Normalelbzolls hatte angefangen sich bemerkbar zu machen. Oesterreich und Hamburg erneuerten aufs angelegentlichste ihren Antrag auf eine zeitgemässe durchgreifende Revision des Elbzolltarifs und namentlich auf Ermässigung des Elbzolls für die dem Normalsatz unterliegenden Artikel. Allein auch damals ward

eine umfassende Herabsetzung der Elbzölle von der Mehrzahl der Uferstaaten abgelehnt, besonders unter Bezugnahme auf den Umstand, dass der Elbverkehr bis dahin eine fortdauernde Zunahme selbst in den dem Normalzollsatz unterworfenen Artikeln gezeigt habe, sowie namentlich auch darauf, dass zunächst durch die zu vereinbarende nachhaltige Verbesserung der Fahrbahn für das Schiffahrtsinteresse viel wirksamer werde gesorgt werden, als durch Verminderung der Elbzölle, welche die Betheiligten gewiss bereitwillig entrichten würden, sobald man sie nur in den Stand setze, ihre Güter rasch, ohne Umladung und Hindernisse zu befördern.

Bei Gelegenheit dieser Verhandlungen ist von seiten der grossherzogl. Mecklenburgischen Regierung ausdrücklich anerkannt worden,

> dass es der Revisionskommission vorbehalten sei, eine nach den gemachten Erfahrungen sich etwa als nothwendig und wünschenswerth ergebende Ermässigung des festgestellten Tarifs zu bewirken, und dass eine Herabsetzung des ganzen Tarifsatzes motivirt erscheine, wenn in der Erfahrung nachgewiesen werden könne, dass der Elbtransit überhaupt in Konkurrenz mit andern Transportmitteln dabei wirklich nicht zu bestehen vermöge,

wie solches bereits früher von anderer Seite mit Recht in Erinnerung gebracht worden, und kann die Bedeutung dieser klaren und positiven sachgemässen Erklärung durch die später dazu beigebrachten Bemerkungen in keiner Weise entkräftigt werden.

Die betreffenden Nachweise liessen sich freilich damals (i. J. 1842), wo noch keine mit der Elbroute konkurrirenden Eisenbahnen im Betriebe waren und der Sundzoll noch bestand, noch nicht mit solcher Evidenz geben als dies gegenwärtig geschehen kann.

Das schliessliche Ergebniss der Dresdener Revisionskommission in Bezug auf die Elbzollfrage war bekanntlich eine Konvertirung der bis dahin besonders erhobenen Rekognitionsgebühren für die Fahrzeuge in einen Zuschlag zum Waarenzoll, die Umrechnung der ältern Zollsätze in neue nach dem 14-Thalerfuss und nach Zollgewicht, was indess eine Verminderung der Zollbelastung im ganzen nicht herbeiführte, und endlich die Versetzung mehrerer, aber grösstentheils höchst unbedeutender Artikel aus höhern in niedrigere Elbzollklassen.

Wesentlich anders, als bei den frühern Revisionskommissionen, hatten sich aber die thatsächlichen Elbverkehrsverhältnisse bis zum Zusammentritt und im Verlauf der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission in Magdeburg (September 1850 bis Februar 1854) gestellt. Seit Vereinbarung der Additionalakte vom 13. April 1844 waren an beiden Seiten der Elbe Eisenbahnen angelegt worden, deren Verwaltungen je länger, je mehr, auf jegliche Weise dahin strebten, einen möglichst ausgedehnten

Güterverkehr heranzuziehen. Dass unter allen Umständen diese konkurrirenden Eisenbahnen vermöge der mannichfachen, ihrem Betrieb eigenthümlichen Vorzüge einen beträchtlichen Theil desjenigen Verkehrs, der ohne solche Konkurrenz der Flussschiffahrt verblieben oder neu hinzugekommen wäre, an sich gezogen haben würden, und dass an und für sich eine Vermehrung der Kommunikationen und die Konkurrenz verschiedener Verkehrswege für die kommerziellen Interessen im allgemeinen als ein grosser Segen angesehen werden muss, dürfte niemand bestreiten wollen. Allein ebenso wenig können andererseits bei unbefangener Erwägung darüber Zweifel obwalten, dass die wahre und dauernde Gemeinnützigkeit einer solchen Konkurrenz nur dann eintreten und dass eine auffällige Unbilligkeit gegen die bei der bisherigen hauptsächlichen Handelsroute Betheiligten nur dann vermieden wird, wenn die letztere von jeder unverhältnissmässigen Prägravation befreit wird. Wenn im Jahre 1824, und selbst noch 1842, unter Darlegung des bis dahin fortdauernd gestiegenen Elbverkehrs mit Artikeln aller Elbzollklassen, wie vorhin erwähnt, hatte geltend gemacht werden können, dass nach bisheriger Erfahrung eine durchgreifende Herabsetzung der Elbzölle sich als nothwendig zur Erhaltung und fernern gedeihlichen Entwickelung der Elbschiffahrt nicht nachweisen lasse, so war diese Position den neuern Erfahrungen und notorischen Thatsachen gegenüber unhaltbar geworden. Hatten doch inzwischen (im Jahre 1848) selbst die Regierungen von Hannover, Dänemark und Mecklenburg sich bereits aus freien Stücken veranlasst gesehen, im Verwaltungswege für einige Artikel wesentliche Ermässigungen des tarifmässigen Elbzolls eintreten zu lassen! Es konnte im Jahre 1851 nicht mehr in Abrede gestellt werden, dass der Normalsatz des Elbzolles im ärgsten Missverhältniss zu den Frachtsätzen der mit der Elbschiffahrt konkurrirenden Eisenbahnen stehe und dass der Transport der dem Normalelbzoll unterliegenden Artikel auf der Elbe in dem fünfjährigen Zeitraum von 1846—1851 sich bereits um mehr als 60 Procent vermindert habe.

Unter Darlegung dieser und der dahin gehörigen weitern Momente beantragten, auf Grund des Art. 30 der Elbschiffahrtsakte, Oesterreich, Sachsen und Hamburg aufs dringendste eine umfassende zeitgemässe Revision des Elbzolltarifs, namentlich in Rücksicht der dem Normalsatz unterworfenen Artikel. Andere Uferstaaten erkannten gleichfalls das Bedürfniss einer Revision der bestehenden Elbzollverhältnisse an, obschon sie die nothwendigen Elbzollermässigungen mehr oder minder beschränkter auffassten, als dieselben im Kollektivantrag der erstgenannten drei Staaten vorgeschlagen waren; einige der betheiligten Regierungen wollten dagegen in keinem Falle weiter gehen, als zu gewissen partiellen und provisorischen Massregeln ihre Zustimmung zu ertheilen. Aller Bemühungen ungeachtet gelang es in der dritten Revisionskommission nicht, die be-

antragte durchgreifende Ermässigung der Elbzölle herbeizuführen, und das schliessliche Ergebniss war nur eine für eine gewisse Zeitdauer abgeschlossene Uebereinkunft wegen einer Anzahl partieller Elbzollermässigungen (hauptsächlich durch Versetzung einiger normalzollpflichtiger Artikel in eine neugeschaffene Klasse des halben Elbzolls), — ein Resultat, von dem der Bevollmächtigte für Oesterreich vor Unterzeichnung des Schlussprotokolls Namens seiner Regierung treffend bemerkte, dass dasselbe hinter den im Interesse des Elbverkehrs erstrebten Erleichterungen weit zurückgeblieben sei und man sich vertrauensvoll der Hoffnung hingebe, es werde gelingen, künftig eine den Bedürfnissen und Wünschen des Handels- und Schifferstandes besser entsprechende Regelung des Elbzollwesens herbeizuführen. —

Wie haben sich nun seit dem Schluss der dritten Revisionskommission die in Betracht kommenden Zustände des Elbverkehrs gestaltet? Sind dieselben etwa gegenwärtig der Art, dass die Frachtverhältnisse der konkurrirenden Handelsrouten der Schiffahrt die Elbzollbelastung erträglich erscheinen lassen, oder hat etwa die neuere Erfahrung der letztverflossenen Jahre herausgestellt, dass trotz der Ungunst der Zollverhältnisse der Elbverkehr mit den höher tarifirten Artikeln wieder in Aufschwung gekommen, und somit die 1850 und 1851 geltend gemachte Nothwendigkeit einer Abhülfe sich als unbegründet erwiesen habe?

Der in der Additional-Elbschiffahrtsakte von 1844 bestimmte Normalelbzoll und die gewöhnlichen Frachtsätze auf den mit dem Elbverkehr konkurrirenden Eisenbahnen zeigen jetzt folgendes Verhältniss:

| | **Tarifmässiger Normalelbzoll.** per Centner: | **Eisenbahnfracht.** per Centner: |
|---|---|---|
| von Hamburg nach Wittenberge: | 6 Sgr. 5 Pf. | $6\frac{7}{10}$ Sgr. excl. $2\frac{6}{10}$ od. resp. $1\frac{6}{10}$ Sgr. Transitzoll. |
| von Hamburg nach Magdeburg: | 17 „ 4 „ | $8\frac{5}{10}$ „ „ |
| von Hamburg nach Dresden: | 29 „ 10 „ | $18\frac{9}{10}$ „ „ |
| von Hamburg nach Prag: | 33 „ 11 „ | $34\frac{3}{4}$ „ incl. Transitzölle. |

Dass unter diesen Umständen der tarifmässige Normalelbzoll mit dem Grundsatze, wonach bei der Regulirung der Passagezölle auf den konventionellen Strömen der Gesichtspunkt, den Handel durch Erleichterung der Schiffahrt zu begünstigen, massgebend sein soll, im schneidendsten Widerspruch steht, liegt klar vor Augen.

Und selbst wenn man die von den Uferstaaten oberhalb Wittenberge thatsächlich bewilligten Zollerlasse und Restitutionen in Anschlag bringt, und die effektiven Frachtverhältnisse auf der Elbe und auf den rivalisirenden Eisenbahnen miteinander vergleicht, tritt das Bedürfniss einer Ermässigung der höhern Elbzölle ebenfalls mit Evidenz hervor.

Die Eisenbahnfracht für den Centner Zink von Berlin nach Ham-

burg beträgt jetzt 8 Sgr. ($6^2/_{10}$ Sgr. Fracht und $1^8/_{10}$ Sgr. Transitzoll etc.), während der Transport auf dem Wasserwege bei einigermassen lohnender Fracht für den Schiffer, mit Einschluss der Elbzölle (von 6 Sgr. $8^3/_4$ Pfg.), sich durchschnittlich nicht unter 10 Sgr. stellen kann, wobei dann freilich jetzt über 70 Procent auf den Betrag der Zoll- und Schleusengelder kommen. Die Eisenbahnfracht für den Centner Kaffee und ähnliche Artikel von hier nach Magdeburg beträgt einschliesslich der Transitzölle und aller Nebenkosten 11 Sgr., während die Kosten des Transports auf der Elbe sich auf $4^1/_2$ bis 5 Sgr. Fracht, 6 Sgr. $8^3/_4$ Pfg. Elbzoll und $^1/_8$ Procent Assekuranz stellen, also erheblich höher als die Eisenbahnfracht; für die Routen von hier nach Dresden stellen sich die Eisenbahnfrachten mit Einschluss der Transitzölle und Nebenkosten auf respektive $21^1/_2$ und $34^3/_4$ Sgr., während die Kosten des Elbtransports von hier nach Dresden auf $10^1/_2$ Sgr. Fracht, 8 Sgr. Elbzoll und $^1/_4$ Procent Assekuranz, und nach Prag auf 1 Fl. 41 Kr., einschliesslich Elbzölle, aber exklusive Assekuranz, zu stehen kommen.

Aus diesen Beispielen ergibt es sich mit Evidenz, dass unter dem Drucke der jetzigen Elbzölle und bei den ausserdem noch in Betracht kommenden wesentlichen Vorzügen der Eisenbahnbeförderung die Elbschiffahrt völlig ausser Stande ist, auf die Dauer den Transport derjenigen Artikel, welche dem vollen Elbzollsatze unterworfen sind, als ein regelmässiges Geschäft auch nur in geringem Umfange sich zu erhalten.

Bei einer allgemeinen Herabsetzung der höhern Elbzollsätze auf ein Viertel des Normalsatzes wird eine gesunde und nützliche Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen und dem Flussschiffahrtsverkehr stattfinden können, während eine Herabsetzung des Normalzolls nur auf die Hälfte und die Beibehaltung des halben Elbzollsatzes für die jetzt in diese Zollklasse gehörigen Artikel für den erwähnten Zweck ersichtlich nicht ausreichen würde, wie sich dies aus den vorliegenden statistischen Uebersichten des fraglichen Verkehrs in den Jahren 1854—1857 entnehmen lässt, was übrigens auch um so weniger einer weitern Ausführung bedarf, als von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg selbst hervorgehoben ist (2. Konferenz S. 202), dass die seit 1852 eingetretenen Zollermässigungen, die bekanntlich sich ganz vorwiegend auf eine Herabsetzung auf den halben Normalsatz beschränkt haben, sich als für die Schiffahrt wirkungslos darstellen.

Nach den Listen des Hauptzollamtes Wittenberge*) hat sich der Elbverkehr mit Artikeln der $^1/_1$ und respektive der $^1/_2$ Elbzollklasse im Durchschnitt der beiden Jahre 1856 und 1857, verglichen mit dem Durchschnitt der beiden Jahre 1845 und 1846 folgendermassen gestaltet:

*) Eine Uebersicht der Elbverkehrsverhältnisse nach diesen Listen findet sich in den statistischen Nachweisen im neunten Abschnitt.

Es passirten Wittenberge an den in Rede stehenden Artikeln überhaupt (aufwärts und niederwärts zusammen gerechnet):

| | | |
|---|---|---|
| im Durchschnitt von 1845–1846: . . . . | 2,408,400 Ctr. | (100) |
| im Durchschnitt von 1856—1857: . . . . | 421,200 „ | ( 18) |
| im letztern Zeitraum also weniger | 1,987,200 Ctr. | ( 82%) |

Dieser Vergleich ist indess, wie richtig auch die einzelnen Zahlenangaben an sich sind, nicht ganz korrekt, weil für den Zeitraum 1845—1846 auch diejenigen Artikel noch einbegriffen sind, welche in den Jahren 1848, 1851 und 1854 aus der Normalzollklasse in die $^1/_4$ oder noch niedrigere Elbzollklassen herabgesetzt worden sind. Diese Artikel müssen selbstverständlich, um einen richtigen Vergleich hinzustellen, in Abzug gebracht werden, weil dieselben für die Jahre 1856 und 1857 nicht mehr unter der $^1/_1$ oder $^1/_2$ Elbzollklasse begriffen sind. Aber auch, wenn man diesen Umstand gebührend berücksichtigt, zeigt sich der enorme Verfall des Elbverkehrs noch immer deutlich genug.

Der Gesammtelbverkehr mit normalzollpflichtigen Artikeln betrug wie oben bemerkt:

| | | |
|---|---|---|
| im Durchschnitt 1845—1846: . . . . . . . . . . | 2,408,400 Ctr. | |
| davon ab für die betreffenden 1848 und später auf $^1/_4$ und weiter reducirten Artikel: | 444,800 „ | |
| bleiben | 1,963,600 Ctr. | (100) |
| der Elbverkehr mit Artikeln der $^1/_1$ und $^1/_2$ Elbzollklasse im Durchschnitt 1856—1857 war . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 421,200 „ | (21.) |
| Im Durchschnitt 1856—1857 also weniger . . | 1,542,400 Ctr. | (79%) |

Noch evidenter tritt das Missverhältniss hervor, wenn man die Verkehrsverhältnisse des Jahres 1857, wo der Einfluss der Aufhebung des Sundzolls wirksam zu werden angefangen hat, für sich allein, mit denen von 1845 vergleichend zusammengestellt. Der betreffende Verkehr mit Gütern der $^1/_1$ und $^1/_2$ Elbzollklassen war nämlich:

| | Auffahrt. | Niederfahrt. | Total. |
|---|---|---|---|
| | Ctr. | Ctr. | Ctr. |
| **1845** ($^1/_1$ Zollsatz): | 1,999,326 | 489,706 | 2,489,032 |
| in Abzug zu bringen für später reducirte Artikel . . . . | | | 455,707 |
| | | bleiben Ctr. | 2,033,325. |
| **1857** ($^1/_1$ Zollsatz): | 67,074 | 64,283 | . . . 294,293. |
| ($^1/_2$ Zollsatz): | 125,904 | 37,032 | |
| Im Jahre 1857 weniger . . . . . . . . . . . . . . . . | | | Ctr. 1,739,032 |

oder eine Abnahme um 86 Procent.

Wenn diese Zahlen nicht einen geradezu unerträglichen und deshalb einer Abhülfe dringend bedürftigen Zustand des Elbverkehrs dokumen-

tiren, — einen Zustand im einleuchtendsten Widerspruch mit dem Grundsatze der Wiener Kongressakte, wonach die Flusszölle auf den konventionellen Strömen von dem Gesichtspunkte einer Belebung des Handels mittelst Erleichterung der Schiffahrt regulirt sein sollen, so darf man zuversichtlich behaupten, dass es dann überall keinen Beweis durch Zahlen mehr gibt.

Der durch positive Zahlenbelege zu liefernde Nachweis, dass die gegenwärtige Elbzollbelastung zu übermässig sei, um nicht den Transport der betreffenden Artikel gewaltsam der Elbschiffahrt zu entziehen, ist nach dem oben Angeführten für die ganze Auffassung der Elbzollfrage und für die Motivirung der auf entsprechende Abänderungen des bestehenden Elbzolltarifs gerichteten Anträge von solcher principalen Wichtigkeit, dass es nicht als überflüssig betrachtet werden darf, wenn ausser den vorstehenden allgemeineren Angaben, specielle Belege in Bezug auf einzelne wichtige Handelsartikel vorgeführt werden. Indem dieserhalb auf die in der Anlage *) gegebene Zusammenstellung Bezug genommen wird, mögen hier über die Jahre 1845—1846 und 1856—1857 einige übersichtliche Angaben ihre Stelle finden:

| Artikel. | 1845. | 1846. | 1856. | 1857. | 1845–46. Durchschnitt. | 1856–57. Durchschnitt. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kaffee. . . (elbaufwärts) Ctr. | 365,300 | 326,600 | 82,700 | 36,900 | 345,900 | 59,800 |
| Taback und Cigarren (elbaufw.) „ | 56,300 | 46,700 | 10,300 | 200 | 51,500 | 5,200 |
| Gewürze . . . . . . . . „ „ | 29,100 | 22,200 | 6,100 | 2,500 | 25,700 | 4,300 |
| Wein . . . . . . . . . . „ „ | 53,600 | 48,900 | 7,000 | 4,100 | 51,300 | 5,600 |
| Spirituosen . . . . . „ „ | 13,100 | 8,600 | 900 | 500 | 10,800 | 700 |
| Garne . . . . . . . . . . „ „ | 322,000 | 328,400 | 1,900 | 600 | 325,200 | 1,200 |
| Manufakturwaaren „ „ | 10,900 | 13,400 | 14 | 16 | 12,200 | 15 |
| Zink, roher (elbabwärts) „ | 166,500 | 159,300 | 64,000 | 200 | 162,900 | 32,100 |

Mögen auch verschiedene andere Umstände angeführt werden, welche auf einen so enormen Abfall des Elbverkehrs mit den wichtigsten Artikeln mit eingewirkt haben, so stehen jedenfalls solche Einwirkungen mit denen der jetzigen übermässigen Elbzollbelastung nicht einmal in einem annähernden Verhältniss.

Wird solchen Thatsachen gegenüber, wie sie vorstehend nachgewiesen sind und weiterhin noch bestätigt werden sollen, die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Revision des Elbzolltarifs nicht in Abrede gestellt werden können, so erscheinen auch die gegen eine allseitige Verbindlichkeit zu einer solchen Revision vorgebrachten Einwände nicht minder hinfällig.

*) Diese Anlage ist in den neunten Abschnitt dieser Sammlung aufgenommen.

Was nämlich die völkerrechtliche und vertragsmässige Seite der Sache anlangt, so ist durch die wiederholten entschiedenen Darlegungen der Oesterreichischen Regierung und nicht minder durch die bündige Preussische Erklärung in der zweiten Konferenz der gegenwärtigen Kommission bewiesen, dass auf Grund des Artikels 111 der Wiener Kongressakte und des Artikels 30 der Elbschiffahrtsakte die allseitige Zustimmung der Uferstaaten zu den sich für das fernere Gedeihen des Elbverkehrs als evident nothwendig herausstellenden Elbzollermässigungen, als die Erfüllung einer vertragsmässigen Verpflichtung beansprucht werden darf und von anderer Seite zu gewähren ist. Hamburg muss dieser Auffassung im ganzen Umfange beitreten, da die Einwendungen, welche man von anderer Seite dagegen geltend zu machen zu wiederholten Malen und noch in der letzten Konferenz versucht hat, in keiner Weise als irgend zutreffend anerkannt werden können. Es möge hier nur noch darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich weder in der Wiener Kongressakte selbst, noch in einer spätern, diese Akte modificirenden, völkerrechtlichen Feststellung, eine Andeutung findet, wonach die principielle Gültigkeit der für die Freiheit der konventionellen Ströme angeordneten Artikel 108—116 mit dem Abschluss der einzelnen Schiffahrtsakten für diese Ströme aufgehört habe; und ferner hervorgehoben werden, dass die ausdrückliche Zusicherung in Artikel 111 jener Akte, wonach der Handel durch Erleichterung der Schiffahrt begünstigt werden soll, wie die Entstehung und der Zusammenhang jener Fundamentalbestimmung deutlich erkennen lässt, sich auf den Handel aller Nationen bezieht, worauf auch Artikel 109 der Akte ausdrücklich hinweist. Wenn demnach durch fortdauernd versagte Mitwirkung einzelner Uferstaaten zu einer, jener Vorschrift der Wiener Kongressakte entsprechenden Zollregulirung auf einem konventionellen Strom der Transport ganzer bedeutender Waarenklassen aus dem Flussverkehr verdrängt und der Handel, statt durch die zugesicherte Erleichterung der Schiffahrt befördert zu werden, umgekehrt durch übermässige Erschwerung der Schiffahrt ersichtlich beeinträchtigt wird, so würde dadurch ein Zustand herbeigeführt, wo feststehende, wichtige völkerrechtliche Verpflichtungen gegen dritte Staaten, welche die Wiener Kongressakte mit abgeschlossen haben, nicht erfüllt würden. Zugleich würde aber nicht minder darin eine Nichterfüllung specieller bundesrechtlicher Verpflichtungen liegen, da bekanntlich durch einen im Plenum der Bundesversammlung am 3. August 1820 gefassten Beschluss alle Bundesstaaten sich verbindlich gemacht haben, die in der Wiener Kongressakte über die Flussschiffahrt gegebenen Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen.

Wenn die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg hervorgehoben haben, dass ihre Regierungen nur Aufrechthaltung des

Bestehenden wünschten (2. Konferenz) und dass die Revisionskommission doch nicht berufen sein könne, die Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, die aus der Befolgung der Verträge und der daraus etwa hervorgehenden Inkonvenienzen für einzelne Uferstaaten entnommen würden (5. Konferenz), so ist hiergegen zu erinnern, dass zur Aufrechthaltung des Bestehenden auch die Beobachtung des Artikels 30 der Elbschiffahrtsakte und des bezüglichen Beschlusses in der 36. Konferenz der Dresdener Elbschiffahrtskommission zu rechnen ist, und dass die Beschwerden eben darin ihren Grund haben, dass durch die bei der dritten Revisionskommission stattgefundene Nichtbefolgung jener Bestimmungen, die eine gleiche Gültigkeit wie Artikel 9 der Elbschiffahrtsakte beanspruchen dürfen, der Elbverkehr für eine Reihe der wichtigsten Handelsartikel und in seinen wesentlichsten Interessen sehr beeinträchtigt ist.

In der Erörterung der thatsächlichen Verhältnisse ist von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg (2. Konferenz) darauf hingewiesen worden, dass die Elbschiffahrt im ganzen seit 1846 eine beträchtliche Zunahme aufweise. Allein gerade diese Zunahme muss als ein Grund nicht gegen, sondern für die beantragte allgemeine Ermässigung der höhern Elbzollsätze betrachtet werden. Wenn nämlich der Verkehr mit denjenigen Artikeln, welche an Elbzoll ein Viertel oder weniger des Normalsatzes zu entrichten haben, in den letzten 12 Jahren um circa 50 Procent gestiegen ist, während in gleicher Zeit der Elbverkehr mit den zu $^1/_1$ und $^1/_2$ Elbzoll tarifirten Artikeln dagegen um etwa 80 Procent gesunken ist, so liegt darin nicht allein ein kommerzielles, sondern zugleich ein finanzielles Motiv für eine Zollreduktion der annoch höher tarifirten Artikel.

In den bezüglichen Erörterungen ist aber nicht allein blos nebenbei und im allgemeinen die Zunahme der in den letzten Jahren auf der Elbe transportirten Gewichtsquantitäten erwähnt, sondern ganz besonders hervorgehoben (2. und 5. Konferenz): eine durchgreifende Herabsetzung der Elbzölle liege nicht im Bedürfniss des Verkehrs, denn es sei bekannt, dass die Elbschiffahrt bei gutem Frachtlohn vollauf beschäftigt gewesen und wegen des ungünstigen Wasserstandes den sich ihr darbietenden Verkehr kaum zu bewältigen vermocht habe; es befinde sich der Elbverkehr in einem höchst erfreulichen Aufschwunge; es seien neben den schon seit lange bestehenden, noch neue umfänglichere Dampfschiffahrts-Unternehmungen ins Leben getreten; auch habe seit der eingetretenen Konkurrenz der Eisenbahnen eine Verbesserung der Schiffsgefässe, namentlich durch Vermehrung der Tragfähigkeit, stattgefunden.

Eine nähere und unbefangene Untersuchung der Sachlage in ihren gegebenen praktischen Verhältnissen und ihrem ganzen Zusammenhange kann unmöglich darüber in Zweifel lassen, dass diese Ansicht von einer,

ungeachtet der vorgeschützten Ungunst der Zollverhältnisse, prosperirenden Elbschiffahrt der Wirklichkeit auch nicht im entferntesten entspricht, und dass das blosse Faktum einer Zunahme des Transportquantums, ohne alle Rücksicht auf die Waarengattungen und auf die Art des Geschäftsbetriebs, vielleicht einen täuschenden Schein, allein keineswegs an sich schon den Beweis für einen reellen und nachhaltigen Aufschwung des Verkehrs liefert.

In den letzten etwa zwölf Jahren hat der allgemeine Handels- und Schiffahrtsverkehr in allen Ländern eine so grossartige Entwickelung und progressive Ausdehnung erfahren, wie niemals früher in einem gleichen Zeitraum. Wenn nun gewisse Verkehrsbeziehungen in dieser Periode zwar auch zugenommen haben, aber lange nicht in demjenigen Verhältniss, wie der allgemeine oder auch ein analoger sonstiger Verkehr, so kann von einem erfreulichen Aufschwung derselben nicht viel Rühmens gemacht werden.

Das in Hamburg seewärts eingeführte gesammte Waarenquantum betrug dem Nettogewichte nach

| | |
|---|---|
| im Jahre 1857: | 21,305,000 Ctr., |
| dagegen im Jahre 1846: | 10,721,000 „ |
| im Jahre 1857 also mehr | 10,584,000 Ctr., |

(Zunahme um 99 Procent).

Das von Hamburg aus nach der Oberelbe verladene gesammte Güterquantum betrug

im Jahre 1846: 5,256,800 Centner.

Dasselbe hätte, bei gleicher Entwickelung mit dem allgemeinen Verkehr (wie dies auch vor 1846 der Fall war), im Jahre 1857 ein Quantum aufweisen müssen

von 10,542,000 Centner,

während in Wirklichkeit nur 5,714,000 Centner von Hamburg aus in oberelbischen Kähnen verladen worden sind, oder 458,000 Centner mehr als im Jahre 1846, was nur eine Zunahme um circa 9 Procent ergibt gegen 99 Procent beim allgemeinen Verkehr.

Allein ganz abgesehen hiervon, kann keineswegs eingeräumt werden, dass eine Zunahme der transportirten Gewichtsquantitäten an und für sich, ohne alle Rücksicht auf die Zusammensetzung der Ladungen und sonstige wesentliche Momente, einen richtigen Massstab für die Beurtheilung des Gedeihens der Schiffahrt abgeben könne.

Untersucht man, aus welchen Waarengattungen die mit einander verglichenen Gesammt-Gewichtsquantitäten des Elbverkehrs der Jahre 1846 und 1857 bestanden haben, so zeigt sich folgendes Verhältniss:

Es passirten bei Wittenberge elbaufwärts:

| | 1846. Centner. | Procent. | 1857. Centner. | Procentverhältniss gegen 1846. |
|---|---|---|---|---|
| Farbehölzer, Sumach und Quercitron, Harz, Baum- und Palmöl, Soda, Schwefel, Thran, Heringe, Südsee-Salpeter ..................... (im Jahre 1848 vom Normalsatze auf resp. $1/4$, $1/5$ und $1/10$ Elbzoll reducirt.) | 208,327 | 100 | 788,458 | 378 |
| Baumwolle, Häute und Felle, trockene Südfrüchte; — Ostindischer Salpeter, Krapp, fremde Nutzhölzer ....... (1851 auf $1/2$ — resp. auf $1/4$ Elbzoll reducirt.) | 340,856 | 100 | 158,237 | 46 |
| Eisen und Schienen ($1/4$ Elbzoll) ... | 620,409 | 100 | 776,392 | 125 |
| Sonstige Artikel zu $1/4$, sowie zu $1/5$, $1/10$ und $1/20$ Elbzoll............. | 89,274 | 100 | 211,092 | 236 |
| Steinkohlen und sonstige Waaren zu $1/40$ Elbzoll.................... | 2,145,890 | 100 | 3,972,232 | 185 |
| Obige Artikel zusammen .. | 3,404,756 | 100 | 5,906,411 | 173 |
| Waaren zum Normalsatze . | 1,301,011 | 100 | 82,589 | .6 |
| Total..... | 4,705,767 | 100 | 5,989,000 | 127 |

Diese Zusammenstellung zeigt, wie die Zunahme des Transports ausschliesslich die im Elbzoll niedrig tarifirten Artikel betrifft, während, wie schon oben näher erörtert, die Abnahme bei der in der $1/1$ und $1/2$ Zollklasse verbliebenen Artikel nicht weniger als 1,400,000 Centner beträgt, oder um 85 Procent gesunken ist, und dass die Elbschiffahrt sich jetzt fast nur auf den Transport einiger weniger schwerer und in grossen Quantitäten zu befördernden Gegenstände beschränkt sieht. — Durch den unmittelbaren Einfluss der hohen Elbzollsätze wird eine passende und rasche Kompletirung der Ladungen, wie solche vor dem Eintritt der Konkurrenz der Eisenbahnen, als der Normalelbzoll noch erträglich erscheinen konnte, möglich und üblich war, verhindert oder doch äusserst erschwert. Die Unterhaltungskosten der Transportmittel, statt hauptsächlich durch die Frachten für die wichtigeren Handelsartikel gedeckt zu werden, lasten nun ganz vorwiegend auf den der Elbschiffahrt noch verbliebenen schweren Artikeln, welche bei einem naturgemässen und regelmässigen Verkehr grossentheils nur als Ballast oder in, aus der Güterfahrt entlassenen Fahrzeugen transportirt zu werden pflegen. Eine Flussschiffahrt, welche durch unnatürliche Zollverhältnisse gezwungen wird, sich ganz vorwiegend auf den Transport weniger schwerer und in grossen Quantitäten vorkommender Gegenstände zu beschränken, kann nicht mehr als ein geregelter und gedeihlicher Verkehr gelten. Der vermehrte Transport grosser Massen von Brennmaterial und Düngerstoffen kann der Natur der Sache nach keinen irgend genügenden Ersatz ge-

währen für die Entziehung der wichtigsten Handelsartikel mittels übermässiger Zollbelastung. Vor 1846, als der Normalzoll, wie schwer er auch schon damals empfunden wurde, doch bei noch nicht eingetretener Eisenbahnkonkurrenz noch nicht als Prohibitivzoll wirkte, konnte durch eine aus verschiedenen Waarengattungen kompletirte Ladung für den oberelbischen Kahn ein dem Wasserstand ohne grosse Schwierigkeit entsprechendes Gewichtsquantum hergestellt werden. Die Ladungen konnten natürlich bei der Auswahl unter den Stückgütern rascher kompletirt, als auch konnten dadurch manche Güter zu einer mässigeren Fracht mit forttransportirt werden. Der Stückgütertransport wirkte günstig zurück auf den Transport der unverpackten Güter, und umgekehrt.

Unter dem überwältigenden Druck der hohen Elbzölle für eine grosse Anzahl der wichtigsten Handelsartikel hat die Elbschiffahrt eine ganz ungeregelte und höchst schwankende Gestaltung annehmen müssen, die bei längerer Fortdauer den Ruin des soliden Elbverkehrs nach sich ziehen muss. Da die Kähne, wie gesagt, sich jetzt vorwiegend nur auf den Transport weniger schwerer und in grossen Quantitäten zu befördernder Artikel angewiesen sehen und der wechselnde Wasserstand hierbei natürlich eine ungleich grössere Rolle spielt als früher, so entsteht ein ausserordentliches Schwanken der Frachten, und es mischt sich mehr oder weniger reine Spekulation hinein, wobei manche vom Glück begünstigte Schiffseigener und Schiffer ansehnlich gewinnen, andere aber verlieren. Statt des mässigen, anhaltenden Verdienstes beim regelmässigen, soliden Geschäft, wird der von Konjunkturen abhängige, zufällige grössere Gewinn oder Verlust die Hauptsache. Bei solchen Fahrten wird dann auf die Bauart und auf die Grösse der Fahrzeuge wenig geachtet und nicht einmal mehr auf die Führung derselben besondere Rücksicht genommen.

Die auf diese Weise in den letzten Jahren vorgekommenen lohnenden Frachten können unmöglich einen Beweis abgeben für eine im allgemeinen prosperirende Elbschiffahrt.

Dass im Gegentheil die solide Elbschiffahrt unter dem überwältigenden Druck der bisherigen Elbzollverhältnisse sich in einer wahrhaft traurigen Lage befindet und zusehends ihrem Ruine entgegengeht, davon muss sich jeder überzeugen, der die praktischen Verhältnisse des jetzigen Flussschiffahrtsbetriebs nur einigermassen kennen zu lernen sucht. Selbst die wahrgenommene Zunahme der durchschnittlichen Tragfähigkeit der Elbkähne ist, wie die Sachen jetzt stehen, leider kein günstiges Zeichen für das Gedeihen der Elbschiffahrt, indem dieselbe, abgesehen von den neu hinzugekommenen Schleppkähnen der neuen Elbdampfschiffahrts-Gesellschaften (wovon gleich noch die Rede sein soll), hauptsächlich darin ihren Grund haben dürfte, dass manche solide Kähne mittlerer Grösse, welche bisher vornehmlich dem Stückgüterverkehr dienten, aus der Fahrt gekommen sind. Früher kamen z. B. in der Regel jährlich circa 300

Kähne von der Oder hier an, während im letzten Jahre diese Zahl auf weniger als 100 zurückgegangen ist. So weit es sich nach den hier vorliegenden bezüglichen Anzeichen beurtheilen lässt, muss die Zahl der oberhalb Wittenberge zu Haus gehörenden soliden Elbkähne seit 1846 eine wesentliche Abnahme erfahren haben und die Erbauung neuer solider Kähne wird dort, solange die jetzigen Elbzollverhältnisse fortdauern, wenig vorkommen. Die Zahl der in den niederelbischen Häfen mehr angekommenen, als wieder abgegangenen, sowie der Wittenberge leer oder mit Ballastartikeln passirenden oberelbischen Kähne hat in den letzten Jahren ansehnlich zugenommen, was auch eben kein Beweis für die Prosperität der Elbschiffahrt ist.

Wenn nun aber auf die seit 1856 neu entstandenen Elbdampfschiffahrts-Unternehmungen Bezug genommen wird, so kann, bei näherer Prüfung des Sachverhalts, auch hieraus durchaus kein Beweis für die Prosperität des Elbverkehrs hergeleitet werden, sondern nur die allerdringendste Aufforderung zur baldigen umfassenden Ermässigung der höhern Elbzollsätze. Jene Unternehmungen sind zu einer Zeit ins Leben gerufen, als bekanntlich die Bildung von Aktiengesellschaften aller Art leicht Anklang fand, und nachdem die Aktienbeträge einmal einbezahlt und dafür Schiffe angeschafft sind, müssen diese statutengemäss verwendet werden, es mag dabei verdient werden oder nicht. Auch ist es notorisch, dass die zuversichtliche Hoffnung auf baldige zeitgemässe Revision des Elbzolltarifs es vor allem gewesen ist, was zu den Planen solcher Unternehmungen und deren Aufrechthaltung veranlasst hat. Man darf ohne Besorgniss vor Widerlegung durch die Erfahrung die Ansicht aufstellen, dass die Quantitäten an Artikeln zum $^1/_1$ und $^1/_2$ Elbzolle, welche die Schleppkähne der bestehenden Elbdampfschiffahrts-Gesellschaften den Elbzollämtern bisher zur Revision gestellt haben, und noch im gegenwärtigen Jahre oder vielleicht noch etwas länger stellen werden, gar keinen Beweis liefern für die Erträglichkeit solcher Zollsätze, und dass diese für den Handelsverkehr des Elbgebiets so sehr wichtigen Unternehmungen nur unter der Bedingung zur Prosperität werden gelangen können, wenn bald eine umfassende Herabsetzung der Elbzölle eintritt, während sie ohne solche schwerlich lange werden bestehen können.

Unzutreffend für die beabsichtigte Beweisführung sind ferner die Aufstellungen, dass die im Jahre 1848 eingeführten Zollherabsetzungen des Normalelbzolls auf ein Viertel und weiter für eine Anzahl Artikel, den vor dem Jahre 1846 davon bezogenen Zollertrag nicht wieder geliefert hätten.

In Rücksicht des finanziellen Ergebnisses der erwähnten Massregel kann bei unbefangener, sachgemässer Schätzung ein unmittelbarer Vergleich mit dem vor 1846 stattgefundenen Elbverkehr der reducirten Artikel nicht massgebend sein, denn dies würde die ersichtlich unhaltbare Vor-

aussetzung bedingen, dass, während die übrigen betreffenden normalpflichtigen Artikel im ganzen in den Jahren 1856—1857 gegen die Jahre 1845—1846 in Folge der Konkurrenz der Eisenbahn um circa 80 Procent abgenommen haben, gerade nur von den herabgesetzten Artikeln, ohne die eingetretene wesentliche Elbzollermässigung, ausnahmsweise ein gleiches Quantum wie vorher der Elbschiffahrt verblieben wäre. Eine solche Annahme erscheint durch nichts gerechtfertigt, und wie überall bei Veranschlagungen solcher Art üblich, wird man in Ermangelung eines anderweiten Massstabs auch für diese Artikel ein gleiches Durchschnittsverhältniss, wie sich bei den übrigen erfahrungsmässig herausgestellt hat, anwenden dürfen. Man wird hiernach die Rechnung so anstellen müssen:

Der Elbverkehr der vor und nach 1847 dem Normalzoll unterworfenen Artikel hat sich von 1,963,600 Ctr. im Durchschnitt der Jahre 1845—1846 auf 421,200 Ctr., also um 79 Procent verringert; es ist daher zu präsumiren, dass die betreffenden ermässigten Artikel, wenn sie hinsichtlich der Zollbelastung in gleicher Lage geblieben wären, sich ebenfalls um 79 Procent, also von 444,800 Ctr. auf 93,400 Ctr. verringert haben würden, was à 6 Sgr. 5 Pfg. pro Ctr. einen Zollertrag von circa 20,000 Thlr. ergeben hätte. In Folge der Ermässigung des Elbzolls auf $^1/_4$ und weiter, sind von diesen in Rede stehenden Artikeln jedoch im Durchschnitt der beiden Jahre 1856—1857, 1,013,400 Ctr. auf dem Elbwege transportirt worden, welche, resp. à 1 Sgr. $7^1/_4$ Pfg., 1 Sgr. $3^2/_5$ Pfg. und $7^7/_{10}$ Pfg. Elbzoll pro Ctr., einen effektiven Zollertrag von 44,900 Thlr. geliefert haben, also einen präsumtiven Mehrertrag von 24,900 Thlr. oder von 125 Procent. — Es dürfte übrigens einzuräumen sein, dass die günstige Wirkung der Zollreduktionen von 1848 jetzt merklich in Stockung zu kommen droht; allein dies ist nur Folge der Isolirtheit jener Massregel, und ein Beweis dafür, wie wichtig es sei, mit entsprechenden Massregeln für alle übrigen Artikel nicht länger zu zögern.

Wenn demnach von einigen Seiten fortdauernd finanzielle Bedenken gegen eine allgemeine Ermässigung des Elbzolls für die jetzt höher als $^1/_4$ tarifirten Artikel geltend gemacht werden, so muss nach den vorstehend gegebenen Nachweisen über die bestehenden Frachtverhältnisse und die in der Gestaltung des Elbverkehrs sich deutlich aussprechende Erfahrung die Ansicht gerechtfertigt erscheinen, dass diese Bedenken nicht so sehr aus Rücksicht auf die Elbzollintraden hervorgehen können, sondern in anderweitigen Umständen, namentlich in der Rücksicht auf Eisenbahnverhältnisse, ihren Grund haben dürften. Es wird dies denn auch in der Erklärung der Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg in der 5. Konferenz deutlich genug eingeräumt! Es sollen also die, eine Reihe wichtiger Artikel mehr oder weniger aus der Elbschiffahrt verdrängenden hohen Elbzollsätze hauptsächlich nur zu dem Behufe beibehalten werden, um den Eisenbahnen auf Kosten der Flussschiffahrt

künstlich eine Vermehrung des Güterverkehrs zu verschaffen! Insoweit diese Massregel Erfolg hat (und dass sie in der That wirksam ist, beweisen die betreffenden Eisenbahnverkehrs-Uebersichten), muss die natürliche Folge eine entsprechende Verringerung der Elbzollintraden sein, und so geben Verhältnisse, welche ganz und gar nichts mit den Elbverkehrsinteressen zu thun haben, ja sogar der finanziellen Seite derselben widerstreben, ein Motiv ab, um die Zustimmung zur Erleichterung der Elbschiffahrt mittels zeitgemässer Zollherabsetzungen zu versagen. Dass dies als unvereinbar gelten muss mit den durch Artikel 111 der Wiener Kongressakte, durch den entsprechenden Bundestagsbeschluss vom 3. Aug. 1820, durch Artikel 30 der Elbschiffahrtsakte vom 13. Febr. 1821 vorgeschriebenen vertragsmässigen Verpflichtungen, kann unbefangener Beurtheilung zuversichtlich anheimgegeben werden.

Es erscheint aber auch die ausgesprochene Besorgniss in keiner Weise gerechtfertigt, dass die beantragte Herabsetzung der höhern Zollsätze auf $\frac{1}{4}$ Elbzoll die Rentabilität der Eisenbahnen untergraben und das grosse darin angelegte Kapital theilweise entwerthen werde, oder dass gar, wenn dadurch der geregelte und gesicherte Betrieb auf einer oder der andern der konkurrirenden Eisenbahnen gestört werden sollte, dem Handel auf dem Gebiet der Elbe ein höchst empfindlicher Schlag versetzt werden könnte. Der Eisenbahnverkehr bietet so mannichfache und bedeutende, ihm eigenthümliche Vorzüge dar (durch die Möglichkeit eines prompteren und regelmässigeren Transports, durch die Konvenienz bei Versendung kleiner Waarenpartien oder werthvoller Artikel, durch den ungestörten Betrieb auch zur Winterzeit, u. A.), dass es keines künstlichen, mit bestehenden Verträgen nicht vereinbaren Prohibitivsystems gegen einzelne Zweige des konkurrirenden Flussverkehrs bedarf, um den Eisenbahnen stets einen ansehnlichen Antheil an dem Gesammtverkehr zu sichern. Die Erfahrung hat die Möglichkeit einer gedeihlichen Konkurrenz beim Gütertransport zwischen Eisenbahnen und einer unbelasteten Flussschiffahrt längst erwiesen, und braucht in dieser Hinsicht nur an das Beispiel der Berlin-Stettiner Eisenbahn erinnert zu werden, welche prosperirt, obschon die Schiffahrt auf der Oder bekanntlich von allen Passagezöllen befreit ist. Und die Berlin-Hamburger Eisenbahn selbst gibt schon hierzu einen Beleg, indem der Transport der 1848 aus der Normalzollklasse in die resp. $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{5}$ und $\frac{1}{10}$ Elbzollklasse versetzten Artikel auf ihr nicht allein keine Abnahme, sondern eine bemerkenswerthe Zunahme zeigt. Der Versand dieser Artikel von Hamburg auf der genannten Eisenbahn war nämlich,

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1851: | 37,300 Ctr. | 1855: | 179,000 Ctr. |
| 1852: | 65,400 „ | 1856: | 198,000 „ |
| 1853: | 81,300 „ | 1857: | 187,400 „ |
| 1854: | 105,900 „ | [1858: | 215,600 „ ] |

Wie wenig eine Elbzollreduktion der höher tarifirten Zollklassen auf den $1/4$ Elbzollsatz mit den finanziellen Rücksichten der Elbzollkassen im Widerspruch steht, lässt sich noch durch folgende Beispiele anschaulich machen.

Die Versendung von Garnen auf der Elbe aufwärts ist von 322,000 Ctr. im Jahre 1845, auf 556 Ctr. im Jahre 1857 gesunken, die Versendung von Manufakturwaaren von 10,900 Ctr. auf 16 Ctr., die Verladung von Taback und Tabackfabrikaten von 56,000 Ctr. auf 200 Ctr. Wenn nun der Elbzoll für diese drei genannten Artikel auf den $1/4$ Satz ermässigt wird, so würde, falls das Allerunwahrscheinlichste einträte und die Massregel den beabsichtigten Zweck gänzlich verfehlte, der präsumtive Ausfall bei diesen drei wichtigen Artikeln für Lauenburg circa 25 Thlr., für Mecklenburg circa 55 Thlr., und für Hannover circa 80 Thlr. sein, während, wenn dadurch auch nur der zehnte Theil des frühern Verkehrs mit diesen Artikeln der Elbe wieder gewonnen würde, die Elbzollkassen einen sehr ansehnlichen Vortheil davon hätten. Will man einwenden, dass alle Zollermässigungen nicht bewirken werden, den Transport der genannten und anderer Artikel im ganzen und grossen den Eisenbahnen zu entziehen und der Elbschiffahrt wieder zuzuführen, so liegt darin gewiss nicht der mindeste Grund, für solche Artikel die hohen Elbzollsätze fortbestehen zu lassen; sondern, wenn es sich so verhält, wäre daraus nur zu folgern, dass nicht einmal die Rücksicht auf die konkurrirenden Eisenbahninteressen ein zutreffendes Motiv für die Beibehaltung jener Zollsätze abgeben kann. Gerade darin wird ein hauptsächlicher Nutzen einer dem nachweisbaren wirklichen Bedürfniss sich anpassenden Regulirung des Elbzollwesens sich herausstellen, dass beide Verkehrswege, die Elbe und die betreffenden Eisenbahnen, jeder den ihnen naturgemäss zufallenden Antheil erhalten werden, und dass so den wohlverstandenen allgemeinen Verkehrsinteressen auf die Dauer am besten entsprochen wird. Auf diese Weise wird der gesammte Verkehr, mit allen damit zusammenhängenden Interessen, im Handelsgebiet der Elbe in die rechte Lage kommen, um seinen gegenwärtig durch die Rivalität anderer Kommunikationen stark bedrohten Bestand zu behaupten und eine fernere kräftige Entwickelung zu zeigen. Die Unterlassung einer durchgreifenden Herabsetzung des Normalelbzolls bei Gelegenheit der dritten Revisionskommission im Jahre 1851 hat bereits die Verkehrsinteressen mehrerer Elbuferstaaten sehr beeinträchtigt; noch mehr aber würde eine längere Fortdauer der jetzigen Elbzollverhältnisse ihnen den allergrössten Abbruch thun, ohne andern Uferstaaten dafür einen nur entfernt gleichkommenden Vortheil zu verschaffen. Für Hamburgs kommerzielles Gedeihen, dessen Rückwirkung auf alle deutschen Hinterländer von Niemand wird bestritten werden können, ist die baldige umfassende Ermässigung der hohen Elbzölle eine ganz nothwendige Bedingung, und

muss meine Regierung es daher als eine unabweisbare Pflicht betrachten, kein Mittel unversucht zu lassen, damit dem Elbverkehr endlich diejenigen Erleichterungen zu Theil werden, deren unzweifelhaftes, praktisches Bedürfniss klar nachgewiesen ist.

Ich bin demnach von meiner Regierung, welche von dem Wunsche beseelt ist, den baldigen Abschluss der Verhandlungen der gegenwärtigen Elbschiffahrts-Revisionskommission möglichst zu fördern, angewiesen, den früheren Hamburgischen Antrag auf Revision des Elbzolltarifs noch mehr zu vereinfachen, und gestützt auf dasjenige, was die Erfahrung für jetzt als evident nothwendig für den Elbverkehr herausgestellt hat, und dessen Versagung deshalb als mit den mehrerwähnten völkerrechtlichen und vertragsmässigen Bestimmungen nicht vereinbar angesehen werden muss, zu beantragen:

> dass für alle diejenigen Artikel, welche gegenwärtig höheren Elbzollsätzen unterliegen, eine Herabsetzung derselben auf ein Viertel des Normalelbzolls beliebt werde. —

Indem man Hamburgischerseits, in Betracht der gegenwärtigen Sachlage, den eigentlichen Antrag in der Elbzollfrage in vorstehender Weise beschränkt, soll damit indess nicht dem Wunsch entsagt werden, namentlich nach den eben vernommenen Erklärungen der Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen, dass es den übrigen Regierungen gefallen möge, auch die andern Punkte des ursprünglichen Hamburgischen Zollermässigungsantrags, insbesondere hinsichtlich Vereinfachung der Zollklassen, nochmals einer geneigten Erwägung zu unterziehen, sowie auch endlich die Ansicht festgehalten wird, dass, wenn erst in der Hauptsache ein allseitiges Einverständniss erzielt worden, wegen einzelner, für die Zollkassen unter allen Umständen wenig relevanter Desiderien in Betreff anderweitiger Tarifirung gewisser Artikel, auf ein bundesfreundliches Entgegenkommen der betreffenden Regierungen zu rechnen sein dürfte. —

Ich ersuche die Bevollmächtigten, den vorstehenden Vortrag gleichfalls zur Kenntniss ihrer Regierungen zu bringen.“

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen nahmen diesen Hamburgischen Antrag ad referendum.

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg „finden in den vernommenen Darlegungen der Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen und Hamburg, so umfänglich sie auch sind, doch in ihren wesentlichen Punkten keine rechtlichen und faktischen Momente vorgeführt, welche bei den ihnen für ihr Verhalten in der Tariffrage ertheilten Instruktionen nicht schon berücksichtigt wären. In Gemässheit dieser Instruktionen würden sie sich in der Lage befunden haben, eine Ermässigung der Elbzölle auch in dem Umfange, wie sie jetzt empfohlen

worden, abzulehnen. In Rücksicht auf den ausgesprochenen Wunsch würden sie jedoch die heutigen Darlegungen zunächst noch zur Kenntniss ihrer Regierungen bringen und behielten sich die weitere Aeusserung darüber vor."

Der Bevollmächtigte für Dänemark erklärte, „er sei zwar in der Lage sich auf seine Erklärung in der 2. Konferenz beziehen zu können, werde aber den ausgesprochenen Wünschen gemäss diese Anträge ad referendum nehmen."

Der Bevollmächtigte für Anhalt nahm die Anträge ad referendum.

Der Bevollmächtigte für Lübeck erklärte, „er könne, wenn weitergehende Wünsche nicht zu erreichen wären, dem Hamburgischen Antrag beistimmen; und behalte sich hinsichtlich der Erklärung von Oesterreich, Preussen und Sachsen das Protokoll offen." —

---

Die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg: „Der Bevollmächtigte für Dänemark hat in der zweiten Konferenz die Voraussetzung ausgesprochen, dass mit dem eventuellen Eintritt derjenigen Elbzollermässigungen, zu welchen seine Regierung für den Fall einer allseitigen Uebereinkunft ihre Zustimmung nicht versagen werde, auch der von Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich erhobene sogenannte Esslinger Zoll als eine den Verkehr belästigende Abgabe gänzlich aufgehoben werde.

Es wird hierdurch unsern Regierungen eine nicht unwillkommene Gelegenheit geboten, der Revisionskommission gegenüber das jetzige Verhältniss dieser Abgabe nachrichtlich darzulegen, woraus mit Evidenz hervorgehen wird, dass diese Angelegenheit sich gegenwärtig in einer in jeder Hinsicht befriedigenden Lage befindet und dass eine Belästigung des Verkehrs durch die genannte Abgabe ausser Frage steht.

Der Esslinger Elbzoll war ursprünglich gleicher Art wie der Lauenburgische und andere Elbzölle, und wurde nach einer alten speciellen, im Jahre 1620 erneuerten Zollrolle, sowol von den aufwärts als von den niederwärts die Zollstätte zu Esslingen auf der Elbe passirenden Waaren, erhoben. Schon zu Anfang dieses Jahrhunderts erachteten es indess die Senate von Lübeck und Hamburg, welchen die volle Berechtigung zur Erhebung dieser Abgabe von dem Herzoge zu Sachsen-Lauenburg im Jahre 1420 abgetreten war, im Interesse der Elbschiffahrt für rathsam, diese Erhebung wesentlich zu vereinfachen und zu verringern. Sie konvertirten nämlich dieselbe, ohne jedoch ihre frühern Rechte irgend dadurch aufzugeben, in ein gleichmässiges, verhältnissmässig geringfügiges Lastgeld, und liessen solches zugleich mit der Hamburger Hafengebühr in Hamburg, und zwar nur von den von hier abgehenden Ladungen, entrichten, — eine Abänderung, welche, wie es auch der Natur der Sache nach nicht wohl anders sein konnte, dem Schiffer- und Handelsstande höchst willkommen war und gegen welche auch nicht die mindeste Beschwerde laut geworden ist.

Als auf Grund der Wiener Kongressakte die Elbschiffahrtsakte zu Dresden vereinbart wurde, wozu die Feststellung eines neuen Elbzolltarifs gehören musste, haben die Senate von Lübeck und Hamburg von ihrem unzweifelhaften Rechte, den Esslinger Zoll mit in die Kategorie der allgemeinen Elbzölle aufnehmen zu lassen, keinen Gebrauch gemacht, um nicht die ohnehin schon so unverhältnissmässig hohe Belastung des Elbverkehrs zu verstärken; sie haben sich vielmehr damit begnügt, die bereits aus eigenem freien Beschluss hervorgegangene wesentliche Vereinfachung und Reduktion des Esslinger Zolls zu Gunsten des Elbverkehrs fortbestehen zu lassen, und ist die darauf begründete Norm dieser, im Vergleich mit den übrigen Elbzöllen nicht beträchtlichen Abgabe bekanntlich in der Anlage No. II zur Elbschiffahrtsakte, sowie in unveränderter Fassung auch in der Anlage E zur Additionalakte vom 13. April 1844 nachrichtlich mitgetheilt worden.

Wie unbedeutend aber auch diese Abgabe im allgemeinen war, namentlich mit Rücksicht darauf, dass in Betracht dieser schon bestehenden Abgabe die Hamburger Hafengebühr für oberelbische Fahrzeuge um so geringer bestimmt wurde, so ist dennoch, als in den letzten Jahren die Nothwendigkeit einer umfassenden Erleichterung des Elbverkehrs sich immer dringender herausgestellt hat, in der Erhebungsweise des Esslinger Zolls seitdem noch eine fernere und mit verhältnissmässig beträchtlichen finanziellen Opfern verknüpfte Beschränkung eingetreten. Seit 1851 ist nämlich die Erhebung dieser Abgabe für die in Hamburg ausserhalb Baumes geladenen Güter, d. h. für den bei weitem grössten Theil des Verkehrs nach der Oberelbe, gänzlich sistirt worden, und ausserdem hat man Hamburgischerseits, um so viel wie nur irgendmöglich zur Erleichterung des so stark belasteten Elbverkehrs diesseits beizutragen, seit Anfang 1857 die bis dahin unter dem Namen „Schiffszoll“ erhobene Hafengebühr für die Elbkähne völlig beseitigt.

Da die durch diese Massregel zu Gunsten der oberelbischen Schifffahrt bewirkte Ersparung viel bedeutender ist, als der ganze jährliche Betrag des Esslinger Zolls, wie solcher seit 1851 erhoben wird, so ist dem Elbverkehr bereits aus freien Stücken im Effekt eine grössere Erleichterung bewilligt, als wenn die unter dem Namen Esslinger Zoll erhobene Abgabe aufgehört hätte, die nach gleichmässiger Modalität erhobene Hafengebühr aber beibehalten wäre.

Nachstehende Uebersicht, welche die in Betracht kommenden Verhältnisse der Jahre 1846 und 1847 und der letztverflossenen Jahre 1856 und 1857 vergleichend zusammenstellt, wird es klar vor Augen legen, mit welcher Liberalität die Interessen des Elbverkehrs hinsichtlich des sogenannten Esslinger Zolls, sowie der eng damit verbundenen Hamburger Hafengebühren für die oberelbischen Fahrzeuge, gegenwärtig begünstigt werden.

| | 1846. | 1847. | 1856. | 1857. |
|---|---|---|---|---|
| Erhebungsweise des Esslinger Zolls .......... | 4 ß. alt. Hamb. Krt. per 4000 Pfd. Brutto Hamb. Gewicht, nebst Schreibgebühr, von allen von Hamburg elbaufwärts verschifften Ladungen. | | 4½ ß. per 4000 Pfd. Brutto Zollgewicht nur von den durch den Hamburger Baum elbaufwärts verschifften Waaren. | |
| Erhebungsweise des Hamburger Schiffszolls für oberelbische Fahrzeuge | per Commerzlast der einkommenden Ladung 2 ß. do. der Rückladung 2 ß. | 2 ß. und 2 ß. | 2 ß. und 2 ß. | frei. |
| Bruttoertrag des Esslinger Zolls ................ | Krt. ℔ 36,781 | Krt. ℔ 38,954 | Krt. ℔ 9,840 | Krt. ℔ 6,014 |
| Bruttoertrag des Hamburger Schiffszolls für oberelbische Fahrzeuge .... | Krt. ℔ 14,206 | Krt. ℔ 14,730 | Krt. ℔ 17,089 | Nichts. |
| Bruttoertrag des Esslinger Zolls und des betreffenden Hamburger Schiffszolls zusammen ....... | Krt. ℔ 50,987 | Krt. ℔ 53,639 | Krt. ℔ 26,929 | Krt. ℔ 6,014 |
| oder in Thlr. Pr. Kour. | Rℓ. 20,395 | Rℓ. 21,744 | Rℓ. 10,733 | Rℓ. 2,406 |
| Zahl und Tragfähigkeit der in Hamburg angekommenen oberelbischen Fahrzeuge ........... | 4823 von 156,759 Lasten à 4000 Pfund. | 4091 von 133,000 Lasten à 4000 Pfund. | 4744 von 203,044 Lasten à 4000 Pfund. | 4733 von 195,787 Lasten à 4000 Pfund |
| Durchschnittszahlung per Kahn ................ | 4 Rℓ. 6 Sgr. 10 ₰. | 5 Rℓ. 7 Sgr. 5 ₰. | 2 Rℓ. 8 Sgr. 1 ₰. | 15 Sgr. 3 ₰. |

Die Abgabenentrichtung von der oberelbischen Schiffahrt in Hamburg an Esslinger Zoll und Hamburgischer Hafengebühr zusammen ist also im Verlauf der letzten 10 Jahre von circa 21,000 Thlr. auf 2400 Thlr., oder auf etwa den neunten Theil ihres frühern Betrags ermässigt worden, — auf einen Betrag, welcher noch nicht einmal den dritten Theil der auf 20,481 Mark Kour. oder fast 8200 Thlr. sich belaufenden Kosten der während des Jahres 1857 im beiderstädtischen Gebiet beschafften Uferarbeiten gleichkommt.

Aus vorstehender Darlegung erhellt, dass der Esslinger Zoll in seiner gegenwärtigen Erhebungsweise in keinerlei Hinsicht als eine den Verkehr belästigende Abgabe angesehen werden kann. Die Senate von Lübeck und von Hamburg haben hierbei zur zeitgemässen Entlastung des Elbwegs, soweit es von ihnen abhing, aus eigenem freiem Antriebe die Hand geboten und können nur den angelegentlichen Wunsch hegen, dass es

den betreffenden andern Elbuferstaaten gefallen möge, diesem Vorgange bald nachzufolgen.“

Die sämmtlichen Bevollmächtigten werden diese Erklärung zur Kenntniss ihrer Regierungen bringen und behalten sich eventuell weitere Aeusserungen vor.

Neunte Konferenz, den 18. September 1858.

Der Bevollmächtigte für Anhalt: „Nach den mir ertheilten Instruktionen bin ich im Stande, die folgende Erklärung abzugeben:

Den von dem Sächsischen Bevollmächtigten in der 2. Konferenz eingebrachten Antrag auf Herabsetzung des Elbzolls für die mit dem vollen Satze und der Hälfte desselben belegten Artikel auf $^1/_4$ desselben, welcher Antrag auch von dem Senat der freien und Hansestadt Hamburg gestellt worden, sowie auf Ermässigung des Tarifs für mehrere in der 2. Konferenz [s. o. S. 196] aufgeführte Artikel bin ich angewiesen, für die Anhalt-Dessau-Köthensche Regierung aus den in der 5. Konferenz dargelegten Gründen abzulehnen.

Die Anhalt-Bernburgische Regierung ist aus den früher geltend gemachten Gründen auch ausser Stande, der beantragten Herabsetzung des Elbzolls für die mit dem vollen und halben Satze belegten Artikel auf $^1/_4$ ihre Zustimmung zu geben, würde aber in Betreff des Antrags auf Ermässigung des Tarifs für mehrere in der 2. Konferenz [s. o. S. 196] aufgeführte Artikel bereit gewesen sein, auf Verhandlungen in dieser Beziehung einzugehen.

Da aber diese beantragte Ermässigung bereits von mehreren Seiten abgelehnt worden, so würde eine solche Verhandlung nicht von Nutzen sein.

Den von dem Bevollmächtigten für Oesterreich in der 4. Konferenz wieder aufgenommenen Hamburger Elbzollermässigungsantrag, sowie den Antrag auf Herabsetzung des Tarifs für mehrere Artikel, die bereits von dem Bevollmächtigten für Sachsen zur Herabsetzung empfohlen worden sind, bin ich angewiesen, für die Anhalt-Dessau-Köthensche Regierung aus früher dargelegten Gründen abzulehnen.

Die Anhalt-Bernburgische Regierung lehnt den Hamburger Elbzollermässigungsantrag ebenfalls ab, würde aber eventuell auf Verhandlungen wegen Ermässigung des Tarifs für die noch namhaft gemachten Gegenstände eingegangen sein.“

Hierauf erklärten die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Sie hätten nicht verfehlt, die sehr umfänglichen Erörterungen, worauf in der 8. Konferenz von den Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen kollektiv, und abgesondert von dem Bevollmächtigten für Hamburg die Nothwendigkeit einer weitern durchgreifenden Ermässigung der Elbzölle zu begründen, wiederholt versucht worden,

zur Kenntniss ihrer Regierungen zu bringen, und sähen sich jetzt in der Lage, darauf das Folgende zu erwidern:

Ihre Regierungen seien durch die soeben beregten Erörterungen in der Ueberzeugung, dass von einer vertragsmässigen Verpflichtung der Elbuferstaaten zu den beantragten Zollermässigungen nicht die Rede sein könne, auch nicht im mindesten wankend geworden und beharrten lediglich bei ihrer in der 4. Konferenz abgegebenen Erklärung, mithin bei der Ansicht, dass irgendwelche Abänderungen der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 und der Additionalakte vom 13. April 1844, sowie der einen integrirenden Theil derselben bildenden Tarifsätze nur unter Zustimmung sämmtlicher Uferstaaten rechtlich möglich seien und einem jeden der letztern das Recht zustehe, diese Zustimmung nach seiner Konvenienz zu ertheilen oder zu versagen.

Sei es richtig, worüber nach der geschichtlichen Entstehung der Elbschiffahrtsakte kein Zweifel obwalten könne, und was denn auch in der Kollektiverklärung der Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen [8. Konf. s. o. S. 235] ausdrücklich mit den Worten anerkannt sei:

> Diese Akte ist die vertragsmässige Form, in welcher die von dem Wiener Kongresse hinsichtlich der Flussschiffahrt aufgestellten allgemeinen Principien in besonderer Anwendung auf die Elbe ihren Ausdruck gefunden haben,

so folge schon hieraus, dass für die Beurtheilung der vorliegenden Frage eben nur auf diese Akte, nicht aber auf die Stipulationen der Wiener Kongressakte vom Jahre 1815 zurück zu gehen sei, eine Folge, die überdies mit der ausdrücklichen Vorschrift im Artikel 116 letztgedachter Akte vollkommen übereinstimme, insofern sich darin bestimmt finde, dass alles dasjenige, was in den voraufgehenden Artikeln angedeutet sei, in besondere Ordnungen gebracht werden solle und dass letztere, nachdem sie einmal festgestellt worden, nur im Einverständnisse sämmtlicher Uferstaaten geändert werden dürfen. Indem der Artikel 116 nur unter dieser ausdrücklichen Beschränkung, wie für die Schiffahrtsordnungen aller konventionellen Ströme, so auch für die Elbschiffahrtsakte die Möglichkeit einer Abänderung zulasse, gehe hieraus klar hervor, dass nach der eigenen Absicht der Wiener Kongressakte die darin für die Flussschiffahrt aufgestellten allgemeinen Principien in jener Akte und durch dieselbe dauernd hätten verwirklicht und vollzogen, keineswegs aber neben derselben und über dieselbe hinaus, für die Elbe hätten normgebend bleiben sollen. Gewiss beständen so diese Principien auch hinsichtlich der Elbe bis auf den heutigen Tag und für alle Zeiten fort, aber doch auch nur in der konkreten Gestalt, wie sie in der Elbakte ihren Ausdruck gefunden hätten oder, auf Grund der letztern, durch freiwillige Uebereinkunft sämmtlicher Uferstaaten weiter finden möchten.

Allerdings hätten die hohen Kontrahenten vom 23. Juni 1821 sich nur im Sinne der Wiener Kongressakte vereinbaren können; allein die Vereinbarung sei erfolgt und sie sei nach dem eigenen Bekenntnisse der Kontrahenten auch in diesem Sinne erfolgt. Die Verhandlungen der Elbschiffahrtskommission, welche im Jahre 1819 in Dresden zusammengetreten, seien von diesem Grundsatze ausgegangen, wie solches unter andern der in ihrer 3. Konferenz gefasste Beschluss darthue:

> «Die Kommission, durchdrungen von der Ueberzeugung, dass sie nicht berufen sei, neue Grundsätze aufzustellen oder Lokalinteressen zu verfechten, sondern dass sich die Sendung darauf beschränke, die durch die Wiener Kongressakte ausgesprochenen Bestimmungen auf die Elbschiffahrt in Ausübung zu bringen, stellt diesemnach als einhelligen Beschluss auf, dass die Bestimmungen, welche die Artikel 108—116 der Hauptschlussakte des Kongresses enthalten, als Basis und alleinige Richtschnur bei ihren Verhandlungen zu dienen haben.»

Dass jene Verhandlungen aber auch nur in gleichem Sinne zum Abschluss gelangt wären, dafür würde, wenn es nicht schon durch die Eingangsworte der Elbschiffahrtsakte selbst beurkundet wäre, die in der Schlusskonferenz vom 23. Juni 1821 abgegebene Präsidialerklärung Zeugniss geben können, worin die grossen Vortheile, welche der Elbschiffahrt durch den auf Grund der Bestimmungen der Wiener Kongressakte zu Stande gebrachten Vertrag nun gesichert worden, gebührend gewürdigt wären und woraus hier nur die folgenden Worte in Erinnerung gebracht werden sollten:

> «Wenn wir uns die Verpflichtungen vergegenwärtigen, welchen unsere erhabenen Kommittenten hinsichtlich der Stromschiffahrt durch die Schlussakte des Wiener Kongresses sich unterzogen haben, und dann auf den soeben unterschriebenen Elbschiffahrtsvertrag, als die gereifte Frucht unserer gemeinsamen Arbeit, den forschenden Blick wenden, so können wir uns mit voller Beruhigung zusagen, dass den Stipulationen jenes grossen Völkervertrags durch die heute vollzogene Akte hinsichtlich der Elbe entsprechend Genüge geleistet ist.»

So sei schon vor nunmehr 37 Jahren die Vollziehung der Stipulationen in den Art. 108—116 der Wiener Kongressakte in Bezug auf die Verhältnisse der Elbe, durch den Abschluss und die rein und ohne Vorbehalt erfolgte allseitige Ratifikation der Elbakte zur geschichtlichen Thatsache geworden, besiegelt durch die Gelobung der hohen Kontrahenten, das darin Vereinbarte treu und unverbrüchlich zu halten und zu handhaben. Daran hielten Hannover und Mecklenburg fest. Sie hielten mithin die Berufung auf jene Stipulationen zwecks Entkräftung der auf

Grund derselben unter den Elbuferstaaten abgeschlossenen, seit einer langen Reihe von Jahren in anerkannter Wirksamkeit dastehenden Specialverträge für rechtlich unstatthaft, auch durch die Bestimmung im Art. 116 der Kongressakte selbst ausgeschlossen; sie hielten die Berufung auf jene Stipulationen insbesondere mit dem Vertragsverhältnisse, worin die Elbuferstaaten vermöge der Elbakte zu einander getreten, und mit den Rücksichten, welche sie sich gegenseitig aus solchem Verhältnisse schuldig wären, unvereinbar und sie sprächen der nur auf dem Boden dieser Specialverträge stehenden, mit der Sorge für deren vollständige Beobachtung betrauten Revisionskommission jeglichen Beruf ab, die in der Wiener Kongressakte aufgestellten Grundsätze in anderer Weise zur Geltung zu bringen, als sie vermöge der Specialverträge konventionelles Recht unter den Elbuferstaaten geworden seien.

Wenn nun aber den Stipulationen der Wiener Kongressakte vorlängst durch die Elbschiffahrtsakte vollständig genüget sei, so verstehe es sich von selbst, dass das Gleiche auch von dem Beschlusse der deutschen Bundesversammlung vom 3. August 1820 gelte, da dieser Beschluss weiter nichts besage, als die noch besonders bekräftigte Verbindlichkeit sämmtlicher betheiligten Bundesglieder, jene Stipulationen unverbrüchlich zu befolgen und die zu solchem Zwecke schon bestehenden oder noch einzuleitenden Verhandlungen zum baldigen Abschluss zu bringen, ein Ziel, welches in Ansehung der Verhältnisse der Elbe, schon am 23. Juni 1821 durch den Abschluss der Elbakte erreicht gewesen und worüber auch der Bundesversammlung alsbald die Nachweisung gegeben sei. Denn die Elbakte sei der Bundesversammlung in ihrer 5. Sitzung des Jahres 1822 durch die Präsidialgesandtschaft übergeben, nach dem darauf gefassten Beschlusse in das Archiv des Deutschen Bundes hinterlegt und werde dort die Stätte gefunden haben, welche sie, wenn dies jemals erforderlich werden sollte, gegen unberechtigte Einsprache zu schützen und die daraus von jedem einzelnen der kontrahirenden Staaten wohl erworbenen Rechte zu schirmen wissen werde.

Sonach seien die Elbakte und die auf Grund und in Folge derselben unter den Elbuferstaaten getroffenen weitern Verabredungen, und sie allein, die Urkunden, wonach die gegenseitigen Verhältnisse der Uferstaaten in Beziehung auf den gemeinsamen Strom rechtlich zu beurtheilen ständen. Insbesondere aber könne gegen dasjenige, was in solchen Urkunden paciscirt worden, auch der in der 8. Konferenz [s. o. S. 239] allegirte, von der Dresdener Elbschiffahrtskommission in ihrer 36. Konferenz gefasste Beschluss nicht in Bezug genommen werden; denn, wenn es auch richtig sei, dass bei früheren Berathungen über die Tariffrage mehrmals hierauf zurückgegangen, so erscheine doch dieser Kommissionsbeschluss, auf die Spitze des Rechts gestellt, ohne Bedeutung, da derselbe erst durch die Aufnahme in die Schlussakte der Verhandlungen

der Kommission oder durch abgesonderte Ratifikation der kommittirenden Regierungen verbindliche Kraft hätte erlangen können, was beides bekanntlich nicht geschehen sei.

Niemals habe es indessen die Absicht der kontrahirenden Regierungen sein können, die Um- und Fortbildung der hinsichtlich der Elbschiffahrtsverhältnisse durch jene Specialverträge vereinbarten Bestimmungen auszuschliessen, sondern finde sich in den Verträgen selbst die Methode vorgezeichnet, wie auf die nach Zeit und Umständen etwa erforderlichen Veränderungen und Ergänzungen derselben Bedacht zu nehmen sei. Ganz treffend habe sich der Oesterreichische Bevollmächtigte in der Rede, welche er in der 3. Konferenz der 2. Revisionskommission, in seiner Präsidialeigenschaft, den Verhandlungen voraufgeschickt habe, hierüber folgendermassen ausgedrückt:

> «Wenn die Dresdener Kommission durch diese jetzt schon bewährten Resultate, welche in der Folgezeit noch ausgedehnter und fühlbarer werden müssen, ihre tiefe Einsicht und ihren regen Eifer in Realisirung einer der wichtigsten Aufgaben der Wiener Kongressakte so rühmlich beurkundet hat, so hat sie nicht minder ihre Vorsicht und Klugheit durch die im Art. 30 der Akte bestimmten zeitweisen Zusammenkünfte der Bevollmächtigten aller Uferstaaten, um sich von dem Vollzuge der geschlossenen Konvention zu überzeugen und nach Anhandgebung der mittlerweile bewirkten Erfahrungen dem zu Stande gebrachten Elbsystem, unter Festhaltung der angenommenen Grundsätze, neue zweckmässige Verfügungen hinzuzufügen, an den Tag gelegt.»

Sämmtliche Uferstaaten seien aus der Klausel im Art. 30 der Elbakte verpflichtet, sich durch Bevollmächtigte an einer periodisch zusammentretenden Revisionskommission zu betheiligen, deren Zweck und Wirkungskreis wörtlich dahin bestimmt seien,

> sich von der vollständigen Beobachtung der gegenwärtigen Konvention zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen.

Wenn nun aus dieser Bestimmung die vertragsmässige Verpflichtung sämmtlicher Uferstaaten zur Herabsetzung der paciscirten Zollsätze, je nachdem solche im Interesse des Handels und der Schiffahrt bald im grösseren, bald im minderen Masse für nothwendig oder zweckmässig gehalten werde, herzuleiten versucht sei, so würde sich, wie es scheint, mit vollem Rechte hiergegen die Ansicht geltend machen lassen, dass eine Herabsetzung der vertragsmässig festgestellten Zollsätze unter die zu berathenden Veranstaltungen und Massregeln, welche nach

neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, nicht füglich zu subsumiren sei. Denn dass eine jede Abminderung der auf der Schiffahrt ruhenden Zollabgaben diese nicht nur erleichtern könnte, sondern sicher und effektiv erleichtere, habe beim Abschluss der Elbakte ebenso klar zu Tage gelegen als jetzt, und könne daher dies unter den erst aus neuerer Erfahrung zu gewinnenden Bestimmungsgründen nicht wohl verstanden sein. Die Absicht des Vertrags könne vielmehr bei diesen Worten überhaupt nur auf solche Veranstaltungen und Massregeln gerichtet gewesen sein, welche ausserhalb der Tariffrage lägen, wie denn dergleichen auch vielfach bei den nachfolgenden Revisionskommissionen Gegenstand der Berathung und Beschlussnahme geworden wären; wogegen die einmal im Vertragswege unwiderruflich festgestellten Tarifsätze als ein Kompaktat angesehen wären, dessen Veränderung sich durch die Rücksicht auf die zu bewirkende Erleichterung des Handels und Verkehrs nicht zu bestimmen habe. Folgerichtig habe sich dies aus dem fiskalischen Zwecke des Elbzolles ergeben und zufolge der Aeusserungen des Preussischen Bevollmächtigten in der 15. Konferenz der 2. Revisionskommission habe dermalen auch bei der Preussischen Regierung die Ansicht vorgewaltet, dass die Elbakte keinen Rechtstitel gewähre für die Herabsetzung der darin fixirten Tarifsätze, und eine solche Herabsetzung aus dem alleinigen Interesse des Handels und der Schiffahrt keineswegs begehrt werden könne.

Niemals hätten indessen Hannover und Mecklenburg hieraus Veranlassung genommen, sich der Berathung über die von seiten anderer Uferstaaten zum Zweck fernerer Erleichterung des Handels und der Schiffahrt in Vorschlag gebrachten Zollermässigungen zu entziehen, aber stets wären sie nur unter dem Vorbehalte der freiesten Entschliessung über das Resultat der Berathungen in diese eingetreten. Weit über die Grenze hinaus, bis wohin vertragsmässige Verpflichtung sie nur gebunden habe, oftmals lediglich im Entgegenkommen gegen die Wünsche ihrer Mitkontrahenten, mit Hintansetzung des eigenen Interesse und ohne eigene Ueberzeugung von der Opportunität in Vorschlag gebrachter Neuerungen, hätten sie im Laufe der Jahre einer Reihe von Veranstaltungen und Massregeln zugestimmt, wodurch eine fernere Erleichterung des Handels und der Schiffahrt auf der Elbe beabsichtigt gewesen. Insbesondere hätten so die ursprünglich durch die Elbakte bestimmten Tarifsätze für einen sehr bedeutenden Theil wichtiger Waarenartikel nach und nach beträchtliche Ermässigungen erfahren. Aber alles, was in dieser Richtung seit dem Abschluss der Elbakte geschehen, sei das Werk freier Entschliessung der dabei betheiligten Regierungen gewesen; niemals habe auf die Berathungen der Revisionskommissionen ein Beschluss anders als im Einverständnisse aller Uferstaaten gefasst werden können. So verlange es der Art. 116 der Wiener Kongressakte, so sei

es in Konformität damit im Art. 30 der Elbakte ausdrücklich stipulirt und so würden auch dann, wenn dies letztere nicht geschehen wäre, schon das Wesen der Sache, die Kraft und Wirkung, welche einem unter souveränen Staaten feierlichst aufgerichteten Vertrage beiwohne, es mit sich bringen. Wie liesse sich hiermit die Behauptung vereinigen, dass eine Regierung auch über ihre ausdrücklich im Vertrage eingegangenen bestimmten Verpflichtungen hinaus und mit Aufgabe der ihr darin ausdrücklich versicherten Gerechtsame, unfreiwillig zu jeglichen Veranstaltungen und Massregeln mitzuwirken habe, wodurch nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt erleichtert werden könnten? Führe dies nicht, in seiner endlichen Konsequenz, zur Beseitigung aller und jeder Elbzölle und aller zur Sicherung der Erhebung derselben dienenden Anstalten, da niemand es zu leugnen vermöge, dass auch durch den Erlass des geringsten Zolles und der mit Entrichtung desselben verbundenen Inkonvenienzen der Verkehr immer noch zu erleichtern sei? und selbst damit würde die Formel ihre volle Wirkung noch nicht gethan haben, da es an Mitteln und Wegen nicht fehle, wodurch dem Handel und der Schiffahrt, nachdem sie von den Zöllen befreit wären, immer noch weitere Erleichterungen gewährt werden könnten. Möchte man aber vorläufig soweit nicht gehen wollen und sich einstweilen noch an einer weitern Ermässigung der Elbzölle genügen lassen, so frage es sich, da selbst in noch höhern Tarifsätzen, als solche durch Vertrag hier nur bestimmt wären, ein absolutes Hinderniss des Verkehrs nicht erkannt werden könnte, wo denn die Grenze läge, bis wohin mit dieser Operation vorzugehen die Uferstaaten verpflichtet zu halten wären, und wem zur endgültigen Entscheidung über das rechte Mass Recht und Beruf zustehen würden, wenn die Bedürfnissfrage, wie in dem vorliegenden Falle, von der einen Seite ebenso positiv bejaht als von der andern Seite verneint werde?

Es sei einleuchtend, dass mit dem Satze, wonach Modifikationen der in Bezug auf die Elbschiffahrt bestehenden Verträge und des dadurch bestimmten Zolltarifs nur im Einverständnisse sämmtlicher Uferstaaten rechtlich möglich seien — ein Grundsatz, der bis in die neueste Zeit unbestritten dagestanden habe — es völlig unvereinbar sein würde, eine vertragsmässige Verpflichtung zur Herabsetzung des Tarifs statuiren und den einzelnen Regierungen das Recht absprechen zu wollen, die Gründe, aus denen sie Massregeln dieser Art in dem einen Falle die Zustimmung zu ertheilen, in dem andern aber zu versagen für gut befänden, ihrer eigenen Ueberzeugung und ihren eigenen Interessen zu entnehmen. Hannover und Mecklenburg verwahrten sich gegen alle Argumentationen, welche darauf hinausgingen, dieses Recht in seiner Wirkung zu schwächen und zu einem Akt blosser Formalität zu stempeln; sie nähmen dasselbe in seiner vollen, reellen Bedeutung für sich ebensowol in An-

spruch, wie sie es allen übrigen Uferstaaten niemals aberkannt hätten und niemals aberkennen würden; und wenngleich sie, stets bereit, für das fernere Gedeihen der Elbschiffahrt nach äussersten Kräften mitzuwirken, gemeinsamer Berathung der zur Erleichterung derselben in Vorschlag gebrachten Massregeln sich nie entziehen würden, so glaubten sie doch, falls bei solcher Berathung, wegen vorwaltender principieller Meinungsverschiedenheiten, eine Verständigung unerreicht bleibe, über die Gründe, welche sie bestimmten, bei ihrer Anschauungsweise und ihrem Widerspruch zu beharren, schliesslich nur sich selbst Rechenschaft schuldig zu sein.

Fast schienen die Verhandlungen gegenwärtiger Revisionskommission in der Tariffrage auf diesen Punkt gelangt zu sein. Bei dem dringenden Wunsche ihrer Regierungen, die faktischen Motive ihres Widerspruchs auch in den Augen übriger Regierungen gerechtfertigt und jene Verhandlungen in einer Weise zum Schlusse geführt zu sehen, welche den zwischen den verhandelnden Regierungen bestehenden bundesfreundlichen Verhältnissen entspreche, sähen Bevollmächtigte sich jedoch veranlasst, in dieser zwiefachen Richtung sich hier noch weiter auszusprechen.

Was das Thatsächliche und das daraus gefolgerte Bedürfniss wesentlicher Zollermässigungen betreffe, so hätten sie aus den in der 8. Konferenz abgegebenen Erklärungen mit Befriedigung ersehen, dass die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen ihre ursprünglichen, sehr viel weiter gehenden, Zollermässigungsanträge nicht ferner verfolgen und jetzt nur noch den ursprünglichen Antrag der freien und Hansestadt Hamburg empfehlen, während der Bevollmächtigte für Hamburg selbst diesen Antrag fallen lasse und ihn dahin beschränke, dass für alle, jetzt höhern Elbzollsätzen unterliegenden Artikel der Zoll auf $1/4$ des Normalsatzes herabgesetzt werden möge.

Wenn unter denjenigen Staaten, welche die Ermässigung und Beseitigung der Elbzölle ihrem Interesse und den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend halten, so verschiedene Ansichten über dasjenige herrschten, was in dieser Beziehung zu beanspruchen und zu gewähren sei, so dürfte es nicht auffallen, wenn auf Seiten der übrigen Staaten, welche bei dem unveränderten Fortbestande der Zölle in einem nach Verhältniss ihrer Finanzkräfte sehr erheblichem Umfange, bei dem Elbhandel und der Elbschiffahrt vergleichsweise in geringem Grade interessirt seien, das Bedürfniss zu durchgreifender allgemeiner Ermässigung der Elbzölle fortwährend in Abrede genommen werde. Es seien in dieser Beziehung in der 8. Konferenz umfängliche Erörterungen, voll des schätzbarsten Materials, vorgetragen; allein wesentlich neue Gesichtspunkte seien ihnen dadurch nicht eröffnet worden. Nur das sei ihnen immer mehr klar geworden, dass, wenn man auf der einen Seite auf die Ermässigung, resp. Beseitigung, der Elbzölle ein so entschiedenes

Gewicht lege, als es die Verhandlungen der dermaligen Revisionskommission ergeben, von der andern Seite aber diese Ansichten nicht getheilt und allgemeinen durchgreifenden Elbzollermässigungen mit Entschiedenheit widerstrebt werde, die in Anregung gebrachte Ablösung der Elbzölle das angemessenste Auskunftsmittel sein würde, um die widerstreitenden Interessen auszugleichen und zu versöhnen. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, hätten ihre Regierungen die Bereitwilligkeit zu Verhandlungen über die Ablösung der oberelbischen Zölle ausgesprochen und dabei die grossen indirekten Opfer nicht geachtet, welche die Ablösung für sie nothwendig im unmittelbaren Gefolge habe. Je mehr sie von der Ansicht durchdrungen seien, dass eine Ausgleichung und Versöhnung widerstreitender Interessen zwischen engverbündeten Staaten vorzugsweise zu erstreben sei, desto angelegentlicher bedauerten sie, dass die von fast allen Staaten ausgesprochene Bereitwilligkeit zur Ablösung der Elbzölle in Folge des Widerstrebens von zwei Staaten für jetzt keinen Erfolg gehabt habe.

Bei der Beleuchtung und der Widerlegung des umfangreichen thatsächlichen Materials müssten sie sich auf die Hauptpunkte beschränken.

Von dem Hamburger Bevollmächtigten sei in der 8. Konferenz eine Zusammenstellung des tarifmässigen Normalelbzolls und der Eisenbahnfrachten gegeben. Korrekter würde es nach ihrer Ansicht gewesen sein, wenn die wirklich zur Erhebung kommenden, von dem Bevollmächtigten für Hamburg nur nebenher erwähnten Zollsätze in eben so anschaulicher Weise daneben gestellt wären. Der tarifmässige Elbzoll werde bekanntlich seit langer Zeit von mehreren Staaten nicht in seinem vollen Betrage erhoben, theilweise werden auch Restitutionen darauf geleistet und dies alles geschehe nicht blos thatsächlich, sondern es beruhe, abgesehen von den darüber unter einzelnen Zollvereinsstaaten geschlossenen Verträgen, seit dem Schlussprotokolle vom Jahre 1854 bekanntlich auch auf einer Vereinbarung unter den sämmtlichen Elbuferstaaten. Es könne daher nur zu unrichtigen Auffassungen führen, wenn der tarifmässige Zoll mit den Eisenbahnfrachtsätzen verglichen werde. Allerdings sei jene im Schlussprotokoll vom 8. Februar 1854 enthaltene Vereinbarung eine kündbare. Allein wenn Preussen und Sachsen, welche mehr als $^2/_3$ aller tarifmässigen Elbzollbeträge zu erheben berechtigt seien, lange vor Erbauung der Eisenbahnen es ihrem Interesse entsprechend befunden haben, dem Elbverkehre sehr wesentliche Erleichterungen angedeihen zu lassen, und ihnen später Oesterreich darin gefolgt sei, so sei dies wesentlich nur zu Gunsten des Verkehrs von und nach ihren Staatsgebieten geschehen. Insbesondere haben Preussen und Sachsen durch differentielle Begünstigung der in ihren Häfen umgeladenen Waaren Sorge dafür getragen, diese Häfen zu künstlichen Stapelplätzen zu erheben, die Vortheile der Zollermässigung

ihnen wesentlich zugute kommen zu lassen und die Konkurrenz des direkten, ohne Umladung stattfindenden, Schiffsverkehrs erheblich zu behindern. Es dürfte erforderlich sein, diese Verhältnisse hier in Erinnerung zu bringen, theils weil danach die Wiederaufhebung jener Erleichterungen erheblichen Bedenken unterliegen dürfte, theils weil es nach den Erklärungen der Bevollmächtigten für Preussen und Sachsen (8. Konferenz s. o. S. 229) den Anschein gewinnen könnte, als seien jene Elbzollermässigungen und Restitutionen lediglich in opferbereitwilliger, uneigennütziger Berücksichtigung der Interessen des allgemeinen Elbverkehrs und zur Beseitigung der der Schiffahrt nachtheiligen Eisenbahnkonkurrenz verfügt worden. Dies sei nach dem Vorstehenden keineswegs der Fall, obwol allerdings anzuerkennen sei, dass Preussen und Sachsen später auch dem direkten Verkehre von und nach Oesterreich eine, verhältnissmässig freilich nicht sehr bedeutende, Erleichterung zugestanden hätten.

Sodann werde von den Bevollmächtigten von Oesterreich, Preussen, Sachsen und Hamburg hervorgehoben, dass der Verkehr auf der Elbe nicht in demselben Procentverhältnisse zugenommen habe, als es auf andern konkurrirenden Verkehrsstrassen geschehen sei, und als es nach dem Aufschwunge des Handels in den letzten Jahren hätte geschehen sollen. Allein wenn zu den bisherigen Transportanstalten ein neues Verkehrsmittel hinzukomme, welches vor allen bisherigen, abgesehen von der Wohlfeilheit, sich durch die Sicherheit und Schnelligkeit der Transporte auszeichne, daneben durch wesentliche Erleichterungen in Betreff der Grenzzollabfertigung begünstigt sei, und endlich in der neuern Zeit unter einer koncentrirten Leitung und durch Verbindungen der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen unter einander sich immer mehr in der Art vervollkommnet habe, dass durch direkte Beförderung der Güter Umladungen, Speditions-, Lagerungskosten und dergleichen Beschwernisse des Verkehrs vermieden werden, so sei es klar, dass eine solche Transportanstalt vorzugsweise geeignet sei, von dem zunehmenden Güterverkehr ein grösseres Quantum an sich zu ziehen, als andere Verkehrsanstalten, und es müsse daher immer noch als ein sehr befriedigendes Ergebniss und als ein Beweis des Aufschwungs des Elbverkehrs angesehen werden, wenn der Verkehr auf der Elbe bei Wittenberge sich von 1846—1856 von 8,024,000 Ctr. auf 12,156,500 Ctr., also um mehr als 50 Procent vermehrt und namentlich auch in den letztern Jahren unausgesetzt, wenn auch nicht in gleicher Weise, als der Verkehr auf den konkurrirenden Eisenbahnen zugenommen habe, wie solches in der Kollektiverklärung (8. Konferenz), von den Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen selbst nachgewiesen sei. Die daselbst wiederholt angestellte Vergleichung des gesammten Eisenbahnverkehrs von und nach Hamburg mit dem Elbverkehre zu Wittenberge müssten

sie nochmals als unzutreffend bezeichnen, und dürften sich einer weitern Begründung dieses Urtheils enthalten, da es an sich klar sei, dass es zu unrichtigen Auffassungen führe, wenn die bei Wittenberge passirten Gütermassen mit der Gesammtmasse der zu Hamburg angekommenen und von dort abgegangenen Güter verglichen würden, da in der letzteren auch die im Verkehre zwischen Hamburg, Lübeck, Lauenburg und Mecklenburg versendeten Güter begriffen seien, welche Wittenberge gar nicht passiren.

Noch auffallender sei es ihnen aber, wenn von dem Hamburgischen Bevollmächtigten behauptet werde, dass, da das seewärts in Hamburg eingeführte Güterquantum sich von 1846 bis 1857 um 99 Procent vermehrt habe, das von Hamburg nach der Oberelbe verladene gesammte Güterquantum sich bei gleicher Entwickelung mit dem allgemeinen Verkehr gleichfalls um 99 Procent hätte vermehren müssen, während die Zunahme nur 9 Procent betragen habe.

Sei nämlich dieser Satz an sich auch völlig richtig, so könne doch daraus, wie es offenbar beabsichtigt werde, ein Verfall der Elbschiffahrt in keiner Weise gefolgert werden.

Wenn vor dem Jahre 1846 die Masse der zu Hamburg nach der Oberelbe verladenen Güter sich in demselben Verhältnisse vermehrt haben sollte, als die Masse der seewärts eingegangenen (was sie dahin gestellt sein lassen könnten), so habe dies seit 1847, wo die wichtige Konkurrenzstrasse der Berlin-Hamburger Eisenbahn eröffnet worden, natürlich nicht mehr geschehen können. Denn wenn es geschehen wäre, so hätte sich auf der Eisenbahn von Hamburg ab ein Güterverkehr nach dem Binnenlande von nennenswerther Bedeutung niemals entwickeln können. In Wirklichkeit habe die Masse der in Hamburg nach der Oberelbe verladenen Güter seit dem Jahre 1846, ungeachtet der Konkurrenz der Eisenbahnen, zugenommen, ein bedeutender Theil der durch den Aufschwung des Handels hinzugekommenen Gütermasse habe nothwendig den Eisenbahnen zufallen müssen; eine *gleiche* Betheiligung beider Konkurrenzwege bei der Zu- und Abnahme des Verkehrs herbeizuführen, sei aber völlig unmöglich.

Dass namentlich die den beiden ersten Verzollungsklassen angehörigen Güter mehr und mehr dem Elbverkehr sich entzögen, sei wiederholt von ihnen anerkannt; der von ihnen in der 5. Konferenz gegebene Zahlennachweis sei daher nicht — wie in der Kollektiverklärung angegeben werde — gegen diese Behauptung, sondern vielmehr gegen den von dem Preussischen Bevollmächtigten (2. Konferenz) aufgestellten Satz gerichtet,

> dass die Elbschiffahrt nur solche Artikel zu verfahren gezwungen sei, welche $^1/_{10}$, $^1/_{20}$ und $^1/_{40}$ des Normalsatzes zu tragen haben,

und die Widerlegung dieses Satzes dürfte aus dem angezogenen Zahlennachweis (5. Konferenz) mit unumstösslicher Gewissheit hervorgehen.

Indessen hätten sich auch die den höhern Verzollungsklassen angehörigen Artikel keineswegs in dem Verhältnisse dem Elbverkehr entzogen, als es nach der von dem Hamburgischen Bevollmächtigten beigebrachten Anlage X (8. Konferenz) den Anschein habe. Die Verminderung derselben sei nämlich wesentlich auch dadurch bewirkt, dass eine grosse Anzahl von Artikeln im Wege der Zollermässigung von einer höhern in eine niedrigere Verzollungsklasse versetzt sei. Der Hamburgische Bevollmächtigte habe dieses von ihnen bereits in der 5. Konferenz erwähnte Verhältniss auch in gewisser Weise berücksichtigt. Wenn derselbe aber die erwähnten Artikel von dem Güterquantum der höhern Klasse, zu welcher sie 1846 und früher gehörten, absetze, so könne diese Art der Vergleichung zwar nicht gerade als unrichtig bezeichnet werden. Wolle man aber die inmittelst erfolgten Zollermässigungen mit in Betracht ziehen, was doch nothwendig geschehen müsse, so liesse sich die Vergleichung nur in der Art anstellen, dass die auf der Elbe verfahrenen, im Zolle ermässigten Artikel von der ihnen jetzt zugewiesenen Verzollungsklasse ab- und dagegen derjenigen Verzollungsklasse zugesetzt würden, zu welcher sie 1846 gehörten. Dann ergebe sich ein ganz anderes Resultat. Auf diese Weise hätten sie in der 5. Konferenz nach den Uebersichten des Elbzollkommissariats zu Wittenberge bereits nachgewiesen, dass sich bei den Gütern der ersten Verzollungsklasse im Gesammtverkehre bei Wittenberge nur ein Ausfall von 771,700 Centnern herausstelle. Nach den etwas abweichenden Uebersichten des Hauptzollamts Wittenberge ergebe sich aber, dass im Verkehre mit Sachsen und Böhmen Wittenberge passirten an Gütern, die 1845 und 1846 zu verzollen waren zu

| von und nach Sachsen | 1/1 Centner. | 1/4 Centner. | 1/5 Centner. | 1/10 Centner. | 1/20 Centner. | 1/40 Centner. | im ganzen Centner. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1856 | 283,322 | 271,303 | 9,107 | 306,197 | 1975 | 305,012 | 1,176,916 |
| 1845 | 195,871 | 229,247 | 3,670 | 13,251 | 1282 | 131,373 | 574,694 |
| 1846 | 220,416 | 159,205 | 6,732 | 18,464 | 428 | 182,469 | 587,714 |
| von und nach Böhmen | | | | | | | |
| 1856 | 81,523 | 165,980 | 9,250 | 13,954 | 2313 | 8,718 | 281,748 |
| 1845 | 81,032 | 108,717 | 7,169 | 31,012 | 2182 | 23,031 | 253,143 |
| 1846 | 109,311 | 123,906 | 5,850 | 18,177 | 2046 | 13,030 | 272,320 |

Aus diesen Zahlen gehe hervor, dass der Wittenberge berührende Verkehr von und nach Sachsen sich seit 1846 der Gesammtmasse nach gleichfalls erheblich vermehrt und dass auch der Verkehr mit Gütern, die 1846 der ersten Verzollungsklasse angehörten, sich beträchtlich gehoben habe, wobei jedoch anzuerkennen sei, dass der Verkehr mit Sachsen im Jahre 1856 im ganzen etwa 200,000 Centner mehr betragen habe, als im Jahre 1855 und 1857. Für den Verkehr mit Böhmen ergebe sich

freilich ein nicht ganz so erfreuliches Resultat, indessen sei doch die Gesammtmasse der im Verkehre mit Böhmen Wittenberge passirten Waaren gleichfalls gestiegen und sei die Masse der 1846 zu $^1/_1$ verzollten Güter im Jahre 1856 ziemlich dieselbe geblieben, wie im Jahre 1845.

Gleichwol solle nicht geleugnet werden, dass eine grosse Menge wichtiger Handelsartikel mehr und mehr sich der Elbe ab- und den Eisenbahnen zugewendet habe, und dass das Schiffergewerbe sich in mancher Beziehung durch die nicht zu beseitigende Konkurrenz der Eisenbahnen belästigt fühle. Ob aber diese Belästigungen in dem Grade stattfinden, wie sie der Hamburgische Bevollmächtigte schildere, ob das Schwanken der Frachten nicht mehr dem nunmehr fast zwei Jahre lang unerhört niedrigen Wasserstande und den 1857 ungewöhnlich andauernden Ostwinden zuzuschreiben, ob die Klagen des Böhmischen Schifferstandes nicht zum Theil in der in Böhmen stattgehabten Senkung des Wasserspiegels begründet seien und ob nicht auch in Preussen und Sachsen die bei der Stromschau vorgefundenen, verhältnissmässig sehr zahlreichen Mängel des Fahrwassers zunächst und vorzugsweise dem weitern Aufschwunge des Schiffahrtsverkehrs entgegenstehen, dürfte keineswegs ausser Zweifel gesetzt sein. Die unverhältnissmässig grosse Anzahl von Schiffen, welche Wittenberge im Jahre 1857 in der Thalfahrt mehr als in der Bergfahrt passirten, scheine ihnen in dem auch noch im Spätherbste sehr niedrigen Wasserstande und dem durch die Handelskrise ins Stocken gerathenen Verkehre eine naheliegende und ausreichende Erklärung zu finden, und der ohnehin nur vermuthungsweise ausgesprochenen Ansicht über eine stattgehabte Verringerung der oberhalb Wittenberge zu Hause gehörigen Kähne stehe die thatsächliche Vermehrung der unterhalb Wittenberge domicilirten, in sehr gutem Stande befindlichen und vom gedeihlichen Fortkommen ihrer Eigenthümer zeugenden Schiffe entgegen, die doch ihre Fahrten fast durchgängig nach Preussen ausdehnen und für ihre Ladungen ebenso viel an Zoll zu zahlen haben, als alle andern dorthin verkehrenden Schiffer. Die diesseitige Behauptung, dass von den Schiffern noch im Jahre 1857 sehr lohnende Frachten zu bedingen gewesen seien und lediglich die Elementarhindernisse es ihnen unmöglich gemacht haben, die sich ihnen darbietenden Gütermassen fortzuschaffen, beruhte auf amtlichen Erhebungen, deren Richtigkeit nicht in Zweifel zu ziehen sei. Falls aber einzelne Schiffahrtsunternehmungen in der Voraussetzung bald eintretender wesentlicher Elbzollermässigungen ins Leben gerufen seien, so sei diese Voraussetzung nach den bisherigen Erfahrungen ebenso wenig eine begründete gewesen, als es gerechtfertigt sein würde, unüberlegte, auf falschen Grundlagen beruhende Spekulationen durch finanzielle Opfer der Regierungen vor dem ihnen sonst etwa drohenden Verfalle zu bewahren.

Was sodann den finanziellen Erfolg der beantragten Ermässigungen anlange, so nähmen die Bevollmächtigten von Oesterreich, Preussen und Sachsen an, dass die Zolleinnahmen von Hannover, Dänemark und Mecklenburg sich in den Jahren 1852—1857 im Vergleich mit dem Jahre 1851 um 33,265 Thlr. gehoben haben. Sie schrieben diesen Erfolg den eingetretenen Zollermässigungen zu und glaubten daher gleiche Erfolge von weitern Ermässigungen erwarten zu können. Allein theils seien die Zahlenangaben über die Zolleinnahmen der genannten drei Staaten unzutreffend, theils sei, wie sogleich näher dargelegt werden solle, gar kein Grund vorhanden, sie den Zollermässigungen zuzuschreiben.

Noch weniger zutreffend sei aber die Berechnung des Hamburgischen Bevollmächtigten (8. Konferenz), wonach die auf $1/4$ und weiter ermässigten Artikel eine Mehreinnahme von 24,900 Thlr. geliefert haben sollen. Diese ganze Berechnung stütze sich auf eine Vermuthung über das, was eingetreten sein würde, wenn die Ermässigungen nicht stattgehabt hätten. Dieses sei aber ungewiss und könnten darüber sehr verschiedene Ansichten stattfinden. Die im Jahre 1848 stattgehabten Ermässigungen hätten allerdings ein ziemlich günstiges Ergebniss geliefert. Gleichwol hätten die 1846 bei Hannoverschen Zollstellen passirten Waaren der fraglichen Art (mit Ausnahme des dem Quanto nach unbekannten Südsee-Salpeters) betragen . . . . . . . . . . . 183,417 Normalcentner
im Durchschnitt der Jahre 1852/57 dagegen nur 155,414 „
Es sei also ein Ausfall von . . . . . . . . 28,003 Normalcentner
entstanden, welcher, wenn er in Mecklenburg und Dänemark in gleichem Grade eingetreten sein sollte, einem Zollbetrage von beinahe 6000 Thlr. entspreche.

Was aber die 1852 und 1854 eingetretenen Ermässigungen betreffe, so scheine es am richtigsten, die im Jahre 1846, ferner die im Durchschnitt der 4 resp. 6 vollen Jahre vor der Ermässigung (1848/51 und 1848/53) und die im Durchschnitt der 5 resp. 3 vollen Jahre nach der Ermässigung (1852/57 und 1855/57) verzollten Quantitäten mit einander zu vergleichen. In den der Ermässigung vorangegangenen 4—6 Jahren habe nämlich die Einwirkung der Eisenbahnkonkurrenz bereits stattgefunden, und wenn einerseits zugegeben werden könne, dass dieselbe sich später noch vermehrt haben möge, so sei doch andererseits nicht zu bezweifeln, dass die Eisenbahnverwaltungen manche Frachtermässigungen eben nur in Rücksicht auf die Zollermässigungen vorgenommen haben.

Von den seit 1852 und 1. April 1854 im Elbzoll ermässigten Artikeln seien bei Hannoverschen Zollstellen verzollt:

| | im Jahre 1846 | | im Durchschnitt der Jahre 1848/51 u. 1848/53. | | im Durchschnitt der Jahre 1852/57 u. 1855/57. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | in Centner. | in Normal-Centner. | in Centner. | in Normal-centner. | in Centner. | in Normal-centner. |
| Von Gütern, für die der Zoll herabgesetzt ist auf ½ .. | 429,770 | 429,770 | 230,482 | 230,482 | 341,244 | 170,628 |
| Von Gütern, die im Zoll ermässigt sind auf ¼ und weiter.................. | 322,947 | 235,107 | 218,175 | 105,344 | 346,083 | 63,871 |
| Zusammen ... | 752,717 | 664,877 | 448,657 | 335,826 | 687,327 | 234,499 |
| Verglichen, ergebe der Durchschnittsbetrag der auf die Ermässigung folgenden Jahre von ............. | 687,327 | 234,429 | 687,327 | 234,499 | | |
| **Gegen** 1846 eine **Verminderung** von .................... | 65,390 | 430,378 | | | | |
| **Gegen die der Ermässigung unmittelbar vorhergehenden Jahre aber in Betreff der Masse** gleichfalls eine **Vermehrung** von ............ | ........ | ........ | 238,670 | | | |
| **In Betreff des Zollertrages** aber eine **Verminderung** um Normalcentner ............. | ........ | ........ | ........ | 101,327 oder etwa 30 Procent. | | |
| Und zwar fallen davon auf die auf ½ ermässigten Artikel .................. | ........ | ........ | ........ | 59,854 oder etwa 26 Procent. | | |
| Auf die auf ¼ und weiter ermässigten Artikel aber ... | ........ | ........ | ........ | 41,473 oder etwa 39 Procent. | | |

Der ebenerwähnte Ausfall von 101,327 Normalcentnern, welcher für Dänemark und Mecklenburg in annähernd gleicher Weise eingetreten sein würde, ergebe für alle drei Staaten einen Ausfall an den Zolleinnahmen von 21,673 Thlr. Besonders günstige Erfolge seien daher von den 1852 und 1854 eingetretenen Ermässigungen nicht zu rühmen, namentlich auch nicht von denen, die auf ¼ und weiter sich erstreckt hätten. Insbesondere habe auch die Ermässigung von Wolle, Leinen und Manufakturwaaren, letztere beide in der Niederfahrt, auf welche seiner Zeit so grosses Gewicht gelegt sei, den Erwartungen sehr wenig entsprochen. Es seien nämlich in der Niederfahrt passirt:

| | Wolle. Centner. | Leinen. Centner. | Manufakturwaaren. Centner. |
|---|---|---|---|
| bei Wittenberge auf der Elbe im Jahre 1846 ............. | 66,991 | 47,444 | 35,540 |
| bei Wittenberge auf der Elbe im Durchschnitt von 1855/57 ... | 11,442 | 10,666 | 172 |

| | Wolle. Centner. | Leinen. Centner. | Manufakturwaaren. Centner. |
|---|---|---|---|
| auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn von Preussen und weiter nach Hamburg befördert im Durchschnitt der Jahre 1855/57 | 67,180 | 40,974 | 111,342 |

Wenn daher die Zolleinnahmen Hannovers, Dänemarks und Mecklenburgs sich seit dem Jahre 1851 gehoben haben, was zuzugestehen sei, so sei dies nicht sowol in Folge der Zollermässigungen, als vielmehr in Folge der allgemeinen Zunahme des Elbverkehrs eingetreten. Sowie diese Thatsache einerseits einen unverkennbaren Beweis des Aufschwungs liefere, in welchem sich der Elbverkehr im allgemeinen befinde, so dürfte es andererseits ihren Regierungen nicht zu verargen sein, wenn sie bei der Beurtheilung des Erfolgs der vorgeschlagenen weitern Ermässigungen ohne Rücksicht auf die von der andern Seite in Aussicht gestellten Resultate lediglich ihrer eigenen Ueberzeugung folgten.

Gegenwärtig seien die Frachten mit Nebenkosten nach den Hauptplätzen im Elbhandelsgebiete auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn ungefähr ebenso hoch, als die Wasserfrachten einschliesslich der Nebenkosten und der Elbzölle für die dem vollen Normalsatze unterliegenden Artikel. Es bestätige sich dies auch durch die Angaben der Bevollmächtigten für Sachsen und Hamburg (2. und 8. Konferenz, s. o. S. 194 u. 243), wenn bei den Angaben des letztern berücksichtigt werde, dass sie sich auf die Dampfschleppschiffahrt beziehen und dass für die Segelschiffe zum Theil wesentlich niedrigere Frachtsätze bestehen. Eine Herabsetzung der höheren Elbzollsätze auf $1/4$ des Normalsatzes würde dieses Verhältniss zum Nachtheil der Eisenbahnen gänzlich umkehren und es könne in einer solchen Herabsetzung die auch von den Bevollmächtigten Oesterreichs, Preussens und Sachsens gewünschte gleichmässige Berücksichtigung der Interessen der Eisenbahnen und der Schiffahrt keineswegs gefunden werden.

Vortheile, welche der Transport der Güter auf den Eisenbahnen darbiete, durch Zollermässigungen auszugleichen, dazu könnten sich ihre Regierungen durchaus nicht für verpflichtet halten.

Wol aber hielten sie sich für ebenso berechtigt als verpflichtet, bei den zu ergreifenden Massregeln auch die Eisenbahnen zu berücksichtigen, theils um den wahrscheinlichen Erfolg der Massregel für die Schiffahrt und für den Ertrag der Zölle, theils aber auch um die Rückwirkungen auf die Eisenbahnen danach zu bemessen, deren Gedeihen für den Handel nicht minder wichtig sei, als die Blüte des Schiffahrtsverkehrs.

Auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn seien im Durchschnitt der letzten 3 Jahre 1855/57 nach Preussen und weiter, also nach Konkurrenzplätzen der Elbe, von Hamburg versendet im ganzen 2,372,955 Centner,

darunter seien begriffen von den 3 Artikeln Kaffee,
Garne aller Art und rohe Baumwolle . . . . . . 1,084,206 Centner,
an Gütern, die vom Elbzoll $^1/_1$ und $^1/_2$ zu tragen
haben, aber überhaupt . . . . . . . . . . . . . . . 1,878,570 „

Von Preussen und weiterher seien in derselben Zeit auf derselben Bahn versendet nach Hamburg im ganzen . . . . . . 1,306,717 Centner,
und davon fielen auf Güter, die auf der Elbe zu
$^1/_1$ und $^1/_2$ verzollt wurden . . . . . . . . . . . . 633,851 „

Die zu $^1/_1$ und $^1/_2$ des Normalsatzes zu verzollenden Artikel betrügen mithin in der Auffahrt von Hamburg über 79, in der Niederfahrt nach Hamburg aber über 48 Procent der gesammten, auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Verkehr Hamburgs mit Preussen und weiter versendeten Gütermassen. Dass dieser letztere Verkehr im Vergleich zu dem gesammten Verkehr der Berlin-Hamburger Bahn von besonderer Wichtigkeit sei, leuchte von selbst ein. Seine Wichtigkeit werde dadurch erhöhet, dass die Güter meistens die ganze Bahnstrecke, mindestens aber ganz Mecklenburg, Lauenburg, Bergedorf etc. zu durchlaufen haben.

Aehnliche Verhältnisse fänden auf den Hannoverschen Bahnen statt, auch für sie sei der Verkehr von und nach Konkurrenzplätzen der Elbe, und zwar vorzugsweise mit Artikeln, welche den beiden ersten Elbzollklassen angehören, von ganz besonderer Wichtigkeit.

Dass diese Eisenbahnen sich einen Verkehr, welcher einen so erheblichen Theil ihres gesammten Verkehrs ausmache, ganz oder auch nur grösstentheils entreissen lassen, sei kaum denkbar. Ihre Existenz beruhe wesentlich auf diesem Verkehr und sie müssten und würden sich diesen Verkehr durch Frachtermässigungen oder sonstige Erleichterungen ganz oder doch grösstentheils zu erhalten wissen.

Gelänge ihnen dies, so sei die Massregel der Zollermässigung für die Belebung des Elbverkehrs ganz oder grossentheils wirkungslos, dagegen aber seien dann erhebliche Einbussen an den Zolleinnahmen die unzweifelhafte Folge. Gelänge es ihnen aber nicht, so möge zwar ein weiterer Aufschwung der Schiffahrt zu erwarten und nur ein weniger erheblicher Ausfall an den Zolleinnahmen zu besorgen sein. Allein die Existenz und der geregelte Betrieb auf den Eisenbahnen würde dann ernstlich gefährdet und dem Handel würden dadurch empfindlichere Wunden geschlagen werden, als selbst das gänzliche Verschwinden der höher zu verzollenden Artikel von der Elbe es jemals vermöchte.

Ihre Regierungen seien der entschiedenen Ueberzeugung, dass es den Eisenbahnverwaltungen gelingen werde, die Elbzollermässigung auf $^1/_4$ durch Frachtermässigungen und sonstige Erleichterungen auszugleichen. Sie wären daher völlig ausser Stande, zu Massregeln ihre Hand zu bieten, zu welchen sie eine Verpflichtung nicht anerkennten, die ihre Finanzen ernstlich gefährdeten und von welchen sie sich auch für den Aufschwung

des Elbverkehrs keine oder doch keine solche Folgen versprechen könnten, die mit den zu erwartenden Nachtheilen in einem einigermassen richtigen Verhältnisse ständen.

Nach dem Verlaufe der Verhandlungen scheine es fast, als wenn die Ermässigung der Elbzölle von einer oder der andern Seite nicht allein zur Belebung des Schiffahrts-Verkehrs auf der Elbe, sondern wesentlich auch zur Beseitigung oder Ermässigung der beim Eisenbahnverkehr zu erlegenden Mecklenburgischen, Lauenburgischen und beiderstädtischen Transitzölle erstrebt werde. Jedenfalls sei es unverkennbar, dass, sobald die Elbzölle in der Art ermässigt würden, dass ein verhältnissmässig bedeutender Theil der jetzt auf den Eisenbahnen versendeten Güter auf die Elbe überginge, die jetzt gegen den unveränderten Fortbestand der Elbzölle gerichteten Bestrebungen sich dann mit verstärkter Kraft gegen die obgedachten Transitzölle wenden würden. Sollten diese Bestrebungen etwa ganz oder theilweise Erfolg haben und die Eisenbahnen in Folge dessen, und mit Hülfe von Frachtermässigungen den grössten Theil des Verkehrs mit den werthvolleren Waarenartikeln wieder an sich reissen, so würde dann aufs neue wieder über die angeblich unerschwinglichen Elbzölle geklagt und aus denselben Gründen wie gegenwärtig eine wiederholte weitere Erniedrigung der Elbzölle begehrt werden.

Ihre Regierungen hätten nicht die Absicht, zu solchen Massregeln die Hand zu bieten, und dadurch die bedeutenden und für den geordneten Haushalt ihrer Finanzen unentbehrlichen Summen, welche sie aus den gedachten Einnahmequellen bezögen, allmählich auf einen kaum nennenswerthen Betrag reduciren zu lassen.

Sie seien daher beauftragt,

> die in der 8ten Konferenz von den Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen und von dem Bevollmächtigten für Hamburg gestellten Zollermässigungs-Anträge, wie hiermit geschehe, abzulehnen,

und hätten dabei zu erklären,

> dass ihre Regierungen auch auf das von der Dänischen Regierung gemachte Anerbieten, den Zollsatz für die der ersten Verzollungsklasse angehörigen Güter auf $\frac{1}{2}$ herabzusetzen, nicht eingehen könnten.

---

Ihre Regierungen bedauerten aufrichtig, dass zwischen einander nahestehenden und eng befreundeten Regierungen über die Tariffrage fortwährend eine Meinungsverschiedenheit obwalte, zu deren Ausgleichung auf dem die entgegengesetzten Interessen versöhnenden Wege der Ablösung sie sich bereitwillig erboten hätten.

Um aber einen Beweis zu geben, wie sehr von ihren Regierungen die Beseitigung der entstandenen Differenz gewünscht werde, erlaubten

sie sich, den nachstehenden Entwurf einer Uebereinkunft als ein Auskunftsmittel in Vorschlag zu bringen, wobei sie angewiesen seien, den Inhalt desselben als das äusserste Opfer zu bezeichnen, welches ihre Regierungen lediglich im Interesse der endlichen Beseitigung der zwischen engbefreundeten Regierungen entstandenen Differenz und behufs baldigen Abschlusses der nunmehr schon seit 14 Wochen dauernden Verhandlungen zu bringen bereit seien.

## Entwurf einer Uebereinkunft zwischen sämmtlichen Elbuferstaaten über Ermässigungen des Elbzolls.

§. 1. Hannover, Dänemark, Mecklenburg, Anhalt-Dessau-Köthen und Anhalt-Bernburg werden vom                 an den Elbzoll für die zur ersten Verzollungsklasse gehörigen Güter nur zu $^2/_3$ des Normalsatzes unter der Bedingung erheben lassen, dass die sämmtlichen zollberechtigten Elbuferstaaten, mit alleiniger Ausnahme von Oesterreich, welches die Nichterhebung seiner Zölle, wie bisher, fortdauern lassen wird, an Elbzoll für die direkt, d. h. ohne Umladung von und nach Böhmen versendeten Güter in der ersten Verzollungsklasse nicht mehr, als $^1/_3$, in den übrigen Verzollungsklassen aber nicht mehr, als $^1/_2$ der tarifmässigen Sätze erheben lassen.

§. 2. Die Kontrole wegen Missbrauch der für den Verkehr von und nach Böhmen zugestandenen Zollermässigung wird bei den niederwärts gehenden Gütern durch die in Böhmen ausgestellten, amtlich beglaubigten Manifeste gehandhabt werden. Bei den aufwärts nach Böhmen gehenden Gütern aber wird entweder durch Einzahlung des vollen tarifmässigen Zollbetrages oder durch genügende Bürgschaft Sicherheit dafür geleistet werden, dass die Güter ohne Umladung direkt nach Böhmen gelangen. Die Oesterreichische Regierung wird darüber, dass dieses geschehen ist, amtliche Bescheinigungen ausstellen, auch nöthigenfalls dem Schiffer, auf Ersuchen der betreffenden Regierungen, für deren Rechnung den zu viel erhobenen Zoll zurückzahlen lassen, welcher der K. K. Regierung auf vierteljährliche, mit den nöthigen Belegen versehene, Abrechnungen erstattet werden wird.

Sollten sich demnächst weitere Kontrolen als erforderlich herausstellen, so werden die betheiligten Regierungen sich darüber verständigen.

§. 3. Sämmtliche zollberechtigte Elbuferstaaten werden vom                 an den Elbzoll für nachstehende Artikel nur erheben lassen:

zu $^1/_4$ des Normalsatzes:

für Asphaltfilz, Kamm- und Pferdefett;

zu $^1/_5$ des Normalsatzes:

für Piassava oder Piacaba,

„die unter Lit. c. im alphabetischen Waarenverzeichnisse aufgeführten gröberen Holzwaaren, auch wenn sie gefärbt sind“;

zu $^1/_{10}$ des Normalsatzes:

für Laugenfluss aller Art, auch im kalcinirten, oder unkrystallisirten Zustande,

„Orseillemoos, rohes“;

„Derbyspath, gepochten, gemahlenen und zu Farbe bereiteten“;

zu $^1/_{40}$ des Normalsatzes:

für Knochenkohle, alle lose oder unverpackt verladene, in der Auf- und Niederfahrt, ohne Rücksicht darauf, ob sie gebraucht ist,

„Derbyspath in krystallisirten Stücken."

Auch werden sämmtliche zollberechtigte Elbuferstaaten vom an den Zoll für Maschinen nach folgenden Sätzen erheben lassen:

für Maschinen oder Maschinentheile, welche ganz oder dem durch Abschätzung oder Verwiegung zu ermittelnden Gewichte nach, vorzugsweise bestehen

a) aus Holz zu . . . . . . . . . . . . . . . . . . $^1/_5$
b) aus Gusseisen zu . . . . . . . . . . . . . . . . . $^1/_4$

für alle anderen Maschinen oder Maschinentheile
in der Auffahrt zu . . . . . . . . . . . . . . . . $^1/_2$
in der Niederfahrt zu . . . . . . . . . . . . . . $^1/_4$

§. 4. Eine Aufhebung der betreffenden Bestimmungen der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 und der Elbschiffahrts-Additionalakte vom 13. April 1844 wird durch diese Uebereinkunft nicht bewirkt.

§. 5. Die in dieser Uebereinkunft festgestellten, sowie sämmtliche in dem §. 3 des Schlussprotokolles der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission vom 8. Februar 1854 vereinbarten Zollerleichterungen und Zollermässigungen, letztere, soweit sie nicht durch diese Uebereinkunft modificirt sind, sollen bis zum 31. December 1866, und wenn 6 Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums keine der betheiligten Regierungen den übrigen, mittelst officieller Erklärung, ihre Absicht, die Wirkung derselben aufhören zu lassen, kund thun sollte, noch 3 Jahre über diesen Zeitpunkt hinaus, und so fortdauernd von 3 zu 3 Jahren in Anwendung bleiben.

---

Dieser Vorschlag beruhe auf dem oben bereits erwähnten Misverhältnisse, in welchem der Verkehr von und nach Böhmen im Vergleich mit dem Verkehr von und nach Preussen und Sachsen mit dem Elbzoll belastet sei. Aus einer Vergleichung der wirklich zur Erhebung kommenden Zollsätze ergebe sich, dass bei in Preussen stattfindender Umladung an Elbzoll erhoben würden

| | | |
|---|---|---|
| für den Verkehr von und nach Böhmen . . . . | 19 Sgr. | $^2/_5$ Pfg. |
| für den Verkehr von und nach Sachsen aber nur | 6 „ | 10 „ |
| Die blosse Ueberschreitung der Oesterreichischen Grenze erhöhe also den zu erlegenden Zollbetrag um . . . . . . . . . . . . . . . . | 12 Sgr. | $2^2/_5$ Pfg. |
| Bei dem direkten, ohne Umladung stattfindenden, Verkehr steigere sich aber der Mehrbetrag des zu erlegenden Zolls noch weiter, nämlich auf . . . . . . . . . . . . . . . . . | 12 Sgr. | $7^2/_5$ Pfg. |

ohne Berücksichtigung der in Sachsen gewährten Restitutionen,
und auf . . . . . . . . . . . . . . . 16 Sgr. $5\frac{2}{5}$ Pfg.
mit Berücksichtigung dieser Restitutionen.

Der Vorschlag schliesse sich an diejenigen Erleichterungen an, welche Preussen und Sachsen dem direkten Verkehr von und nach Böhmen bereits hätten angedeihen lassen, gehe aber von dem Grundsatze aus, dass alle Staaten (mit Ausnahme Oesterreichs, welches, wie bisher, nichts zu erheben haben würde) sich an der Erleichterung des Böhmischen Verkehrs gleichmässig zu betheiligen haben würden. Die nach dem Vorschlage zu erhebenden Beträge bildeten daher Bruchtheile der tarifmässigen, nicht der bisher zur Erhebung gekommenen Tarifsätze. Die Herabsetzung des Zolls für die der ersten Klasse angehörigen, nicht von und nach Böhmen gehenden Waaren von $\frac{1}{1}$ auf $\frac{2}{3}$ sei nur in Rücksicht auf die grossen Erleichterungen, welche Preussen und Sachsen diesem Theile des Verkehrs bereits angedeihen liessen, auf die im §. 1 des Entwurfs erwähnten Staaten beschränkt. Sie werde vielleicht keinen sehr erheblichen Aufschwung der Schiffahrt bewirken, gleichwol den Bezug der Waaren auf der Elbe von und nach Preussen und Sachsen um 2 Sgr. $1\frac{2}{3}$ Pfg. und resp. 2 Sgr. $11\frac{2}{3}$ Pfg. wohlfeiler machen.

Beide Theile des Vorschlags bildeten insofern ein Ganzes, dass, wenn die Erleichterung des Verkehrs mit Böhmen nicht allseitig angenommen würde, auch die Erleichterung des nicht mit Böhmen stattfindenden Verkehrs nicht zu gewähren sein würde.

Die zu erhebenden Zollsätze würden sich nach dem Vorschlage stellen wie folgt:

| in der Verzollungsklasse. | für den Verkehr von und nach Preussen: | | für den Verkehr ohne Umladung von und nach Sachsen: | | Oesterreich: |
|---|---|---|---|---|---|
| 1ten. . . . | 4 Sgr. $7\frac{1}{12}$ ₰. | | 8 Sgr. $7\frac{1}{3}$ ₰. | abgesehen von den konventionsmässig in Sachsen zu gewährenden Restitutionen. | 10 Sgr. $7\frac{1}{3}$ ₰. |
| 2ten. . . . | 3 „ $4\frac{3}{8}$ „ | wie bisher | 5 „ $9\frac{1}{2}$ „ | | 7 „ $11\frac{1}{2}$ „ |
| 3ten. . . . | 1 „ $8\frac{3}{16}$ „ | wie bisher | 2 „ $10\frac{3}{4}$ „ | | 3 „ $11\frac{3}{4}$ „ |
| 4ten. . . . | 1 „ $4\frac{3}{20}$ „ | wie bisher | 2 „ $3\frac{4}{5}$ „ | | 3 „ $2\frac{1}{5}$ „ |
| 5ten. . . . | — „ $8\frac{3}{40}$ „ | wie bisher | 1 „ $1\frac{9}{10}$ „ | | 1 „ $7\frac{1}{10}$ „ |
| 6ten. . . . | — „ $4\frac{3}{80}$ „ | wie bisher | — „ $6\frac{19}{20}$ „ | | — „ $9\frac{11}{20}$ „ |
| 7ten. . . . | — „ $2\frac{3}{160}$ „ | wie bisher | — „ $3\frac{19}{40}$ „ | | — „ $4\frac{31}{40}$ „ |

(Die Angabe „wie bisher“ steht jeweils als Klammer links neben den Sätzen für Preussen und für Sachsen, Klassen 2ten bis 7ten.)

Die im §. 3 des Entwurfs erwähnte Zollherabsetzung für einzelne Artikel, welche unabhängig von der Annahme oder Ablehnung des Hauptantrags stattfinden könne, sei mehr als eine Berichtigung und Ergänzung des Tarifs, wie als eine eigentliche Zollermässigung anzusehen. Sie seien in dieser Beziehung im wesentlichen den vorgetragenen Wünschen gern nachgekommen und hätten auch die in der heutigen Sitzung vernom-

menen Anträge des Sächsischen Bevollmächtigten, soweit als thunlich, berücksichtigt.

Indem sie die Bevollmächtigten der übrigen Regierungen ersuchten, sich baldgefälligst über den vorerwähnten Vorschlag erklären zu wollen, müssten sie nochmals bemerken, dass weitere Ermässigungen von ihren Regierungen nicht zugestanden werden würden. Sie müssten daher dringend bitten, dass mit der Erklärung über den obigen Vorschlag die Verhandlungen über die Tariffrage geschlossen würden, da eine Fortsetzung derselben nur zu einer nutzlosen Verlängerung der Dauer der Revisionskommission führen würde.“

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg: „Durch die eben vernommenen Ausführungen der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg halten wir die von uns, Namens unserer Regierungen in den frühern Verhandlungen, insbesondere in der 8. Konferenz gegebenen Darlegungen weder in Bezug auf den Rechtspunkt, noch auch rücksichtlich des thatsächlichen Verkehrsbedürfnisses für widerlegt oder entkräftigt, und behalten uns wegen eventueller Entgegnung das Protokoll offen. —

Was die vorgeschlagene Uebereinkunft wegen partieller Elbzollermässigungen anlangt, so sind wir nach Inhalt unserer Instruktionen nicht in der Lage, uns sofort darüber zu erklären, werden uns aber beeilen, den gehörten Vorschlag zur Kenntniss unserer Regierungen zu bringen und deren weitere Anweisungen einzuholen.“

Die Bevollmächtigten für Dänemark und Anhalt behielten sich das Protokoll offen.

## Elfte Konferenz, den 23. Novemb. 1858.

Die Bevollmächtigten für Hannover und Dänemark: „An das in der 2. Konferenz von dem Bevollmächtigten für Dänemark gestellte Erbieten der Herabsetzung des Normalzollsatzes auf die Hälfte wurde bekanntlich die Voraussetzung geknüpft, dass mit dem Eintritt dieser Ermässigung der Esslinger Zoll gänzlich aufgehoben werde. Die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg haben dieser Voraussetzung eine freundliche Würdigung geschenkt und in einer in der 8. Konferenz abgegebenen gemeinsamen Erklärung darzulegen gesucht, dass die Angelegenheit des Esslinger Zolles sich gegenwärtig in einer in jeder Hinsicht befriedigenden Lage befinde und dass eine Belästigung des Verkehrs durch die genannte Abgabe ausser Frage stehe.

Diese Behauptung und die für selbige vorgebrachten, hauptsächlich aus der Geschichte des Esslinger Zolles genommenen Gründe nöthigen uns zu folgender Gegenerklärung:

Wenn nach der Darlegung der Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg in der 8. Konferenz der Esslinger Zoll ursprünglich gleicher

Art wie die andern Elbzölle war und sich die Zollpflicht sowol auf die aufwärts als auf die niederwärts das Zollamt zu Esslingen passirenden Waaren erstreckte, so muss auf Grundlage der in dem Lauenburgischen Elbzollarchiv vorhandenen, aus dem vorigen Jahrhundert herstammenden Akten, dieser Behauptung widersprochen werden. Hiernach hat für die niederwärts passirenden Schiffer weder die Pflicht der Verzollung ihrer geladenen Waaren bei dem Zollamte zu Esslingen bestanden, noch ist solche von der dortigen Zollbehörde jemals beansprucht worden. Nur für die mit Hamburger Zollzettel, also aus dem Hamburger Baum, elbaufwärts zu Esslingen eintreffenden Waaren wurde der tarifmässige Zoll allein auf Grundlage dieser Zollzettel erhoben, ohne dass eine Nachsicht der Ladung statthatte oder das Anlegen des Schiffes verlangt wurde; zollamtlich versuchte Abweichungen von diesen Regeln haben schon derzeit die Einsprache des Magdeburger Magistrats erfahren.

In Uebereinstimmung mit diesen Grundzügen wurde der Tarif für den Esslinger Zoll bei der Elbschiffahrtskommission im Jahre 1821 festgestellt und lässt die desfällige Präsidialerklärung in der Sitzung vom 20. März 1821 über den Umfang der Zollpflicht keinen Zweifel.

Wie in den spätern Jahren durch Herbeiziehung der auch ausserhalb Baums in Hamburg eingeladenen Güter zur Erlegung des Esslinger Zolles das Einkommen aus diesem Zolle sich verfünffacht hatte, wurde diese Angelegenheit bei der dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission zur Sprache gebracht und den Bemühungen derselben dürfte es allein zuzuschreiben sein, wenn seit dem Jahre 1851 die Zollpflicht wieder auf das vor und bei dem Abschluss der Elbschiffahrtsakte bestandene Mass zurückgeführt ist.

Während nun die durch die Elbakte vom 23. Juni 1821 festgestellten Tarifsätze in allen Elbuferstaaten durchgehends so erhebliche Modifikationen erfahren haben, dass dadurch die aus dem Elbzoll gezogenen Staatseinkünfte bei steter Zunahme des Verkehrs bedeutend geringer geworden sind, als solche vor und in den ersten Jahren nach Errichtung dieser Akte waren, ist der Tarif für den Esslinger Zoll seit dem Jahre 1821 unerschüttert geblieben und haben sich die hieraus resultirenden Einnahmen nicht verringert. Es haben somit die hohen Regierungen der freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg zu den seither erfolgten Erleichterungen der Elbschiffahrt durch Zollerlass in Rücksicht auf den Esslinger Zoll keineswegs mitgewirkt und da diese Städte aus den Zollerleichterungen einen Gewinn für ihren Handel gezogen haben und aus den theils gestellten, theils unterstützten Elbzoll-Ermässigungsanträgen noch erhoffen, so dürfte die Erwartung als eine begründete angesehen werden müssen, dass die gedachten hohen Regierungen die gewünschte Erleichterung der Elbschiffahrt zunächst ihrerseits durch Erlass eines bisher unverminderten Zolles befördern werden.

In der mehrerwähnten Erklärung der Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg ist des bis zum Schlusse des Jahres 1856 in Hamburg zur Erhebung gekommenen Schiffszolls Erwähnung geschehen, derselbe als eine Hafengebühr für Elbkähne, und dessen Aufhebung als eine dem stark belasteten Elbverkehr gewährte Erleichterung bezeichnet worden.

Nach der mitgetheilten statistischen Uebersicht ist dieser Schiffszoll ohne Rücksicht auf das Schiffsgefäss nur von den angebrachten und versandten Waarenladungen erhoben. — Eingezogene Erkundigungen haben ergeben, dass von dieser Zollerlegung Exemtionen für die nach einzelnen Elbhäfen und Elbdistrikten versandten oder daher gekommenen Waaren stattgefunden haben, sowie, dass auch von solchen Ladungen, die ohne Berührung des Hamburger Hafens nach Hamburgischem Gebiet gebracht, und die auf freier Elbe bei Hamburg eingenommenen sind, der Schiffszoll erhoben worden, und dass für leere Schiffe auch bei Benutzung des Hamburger Hafens eine derartige Abgabe nicht erlegt ist. — Die Bezeichnung dieses Schiffszolles als eine Hafengebühr ist diesem nach eine zutreffende nicht zu nennen, vielmehr hat derselbe sich in seiner Wirkung als ein derartiger Waarenzoll gezeigt, dessen Erhebung durch den Art. 13 der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 als unstatthaft bezeichnet ist. Die Aufhebung dieses Zolles dürfte daher weniger als ein der Belebung des Elbhandels gebrachtes Opfer, denn als die Erfüllung einer schuldigen Verpflichtung anzusehen sein."

Die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg können diese Erklärung als zutreffend nicht anerkennen und behalten sich Weiteres vor.

Der Bevollmächtigte für Dänemark schliesst hieran noch die Erklärung, dass von seiten seiner Regierung an dem gänzlichen Wegfall des Esslinger Zolles als Bedingung für die diesseitige Zustimmung zu jeglicher mit Einbusse für die Staatskasse verbundenen Modifikation des Elbzolltarifs entschieden werde festgehalten werden.

---

Das Präsidium erinnerte, dass in der 8. Konferenz von den Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen der ursprüngliche Hamburgische Antrag mit einigen Modifikationen empfohlen worden, und von dem Bevollmächtigten für Hamburg ein neuer Antrag eingebracht sei, worauf die Bevollmächtigten für Dänemark und Anhalt sich Weiteres vorbehalten hätten, und ersuchte er die Herren, diese vorbehaltenen Erklärungen abzugeben.

Der Bevollmächtigte für Dänemark: „Die in der 8. Konferenz von den Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen gemeinschaftlich abgegebene Erklärung bezweckt, mit geringen Modifikationen, den von dem Senat der freien und Hansestadt Hamburg eingebrachten, dem ersten Konferenzprotokoll beigedruckten subsidiären Antrag auf Elbzollermässigung zu empfehlen. Dieser Antrag hat bereits

vor dem Zusammentritt der vierten Elbschiffahrts-Revisionskommission die Prüfung meiner Regierung erfahren, und erlaubte ich mir in der 2. Konferenz zu erklären, dass und aus welchen Gründen hierauf nicht eingegangen werden könne. Ich darf mich auf diese letztgedachte Erklärung wiederholt beziehen und bin beauftragt, den erwähnten Antrag nunmehr definitiv abzulehnen."

Der Bevollmächtigte für Anhalt: „Ich habe die in der 8. Konferenz von den Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen kollektiv und abgesondert von dem Bevollmächtigten für Hamburg gestellten Anträge auf eine durchgreifende Ermässigung der Elbzölle zur Kenntniss meiner hohen Regierungen gebracht und bin autorisirt, darauf Folgendes zu erwidern:

Ich darf wol, wie schon früher geschehen, daran erinnern, dass meine Regierungen, da dem Elbverkehr ihrer Unterthanen durch die mit der Krone Preussen abgeschlossenen Elbzollverträge Erleichterungen geworden, in Bezug auf den Elbzoll nur finanzielle Interessen zu vertreten haben, und dass sie diesen Standpunkt auch ferner festhalten werden.

Bei Festhaltung dieses Standpunkts wird es nicht nöthig sein, auf die Rechtsfrage weiter einzugehen; es bleibt diese hier daher ganz unerörtert.

Es wird nur darauf ankommen, die thatsächlichen Verhältnisse gehörig zu würdigen, und glauben meine Regierungen, ihren Standpunkt nicht zu verlassen, wenn sie den für Herabsetzung des Elbzolltarifs aus der Erwägung der thatsächlichen Verhältnisse geltend gemachten Gründen Rechnung tragen.

Bei einer nochmaligen gründlichen Prüfung der Elbzollermässigungsfrage, insbesondere bei Erwägung der von dem Bevollmächtigten für Hamburg in der 8. Konferenz gegebenen Nachweise über den Verkehr auf der Elbe und den mit derselben konkurrirenden Eisenbahnen, haben sich meine Regierungen der Ansicht nicht verschliessen können, dass der Elbweg für die mit dem vollen und halben Zollsatze tarifirten Artikel mit den Eisenbahnen nicht zu konkurriren vermag, und dass nur eine angemessene Herabsetzung des Tarifs diese Konkurrenz möglich machen, und verhindern kann, dass die jetzt zu hoch tarifirten Waarenartikel den Elbweg gänzlich verlassen und den Eisenbahnen sich zuwenden.

In einem solchen Falle erscheint aber eine angemessene Herabsetzung des Tarifs nicht allein den Schiffahrt- und Handeltreibenden gegenüber, sondern auch aus finanziellen Gründen gerechtfertigt.

Meine Regierungen haben daher in Anerkennung der angeführten thatsächlichen Verhältnisse und um einen Beweis ihres bundesfreundlichen Entgegenkommens zu geben, mich ermächtigt,

dem von der freien und Hansestadt Hamburg Seite 6 der Protokolle [s. o. S. 183] gestellten Elbzollermässigungsantrage, vorbehältlich etwa

zu beantragender Modifikationen, beizustimmen, unter der Voraussetzung, dass derselbe seitens sämmtlicher Elbuferstaaten angenommen wird, und dass die von Oesterreich, Preussen und Sachsen bewilligten Elbzollerlasse und Restitutionen auch bei Annahme dieses Antrags fortdauern."

Der Bevollmächtigte für Dänemark: „In Bezug auf den von dem Bevollmächtigten für Hamburg in der 8. Konferenz eingebrachten Elbzollermässigungsantrag konnte ich mich schon derzeit auf die in der 2. Konferenz abgegebene Erklärung beziehen. Ich kann dies nach eingeholter näherer Instruktion jetzt um so mehr, als ich wiederholt hervorzuheben habe, dass meine Regierung mit den in dieser Erklärung in der Tariffrage gemachten Zugeständnissen an die Grenze der Opferfähigkeit angelangt ist.

Die für den vorliegenden Antrag vorgebrachten Gründe haben in der gemeinsamen Erklärung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg, eine ausführliche Widerlegung gefunden, und da die hierin dargelegten Momente auch theilweise auf die diesseitigen Verhältnisse Anwendung leiden, so darf ich, um Wiederholungen zu vermeiden, insoweit als der zur Frage stehende Antrag darin behandelt wird, im wesentlichen hierauf mich beziehen, und habe nur zu erklären, dass meine Regierung sich nicht in der Lage befindet, den durch diesen Antrag an die Zollkasse erhobenenen Ansprüchen zu genügen, und dass ich denselben, wie hiermit geschieht, abzulehnen habe."

Das Präsidium ging hierauf über zu dem in der 9. Konferenz von den Bevollmächtigten für Hannover uud Mecklenburg vorgelegten Entwurf einer Uebereinkunft zwischen sämmtlichen Elbuferstaaten über Ermässigung des Elbzolles, und erklärte als Bevollmächtigter für Oesterreich, „nicht in der Lage zu sein, im Namen der Oesterreichischen Regierung eine Erklärung über diesen Antrag abzugeben."

Die Bevollmächtigten für Preussen und Sachsen: „Unsere Regierungen haben sich bei gegenwärtiger Revisionskommission zur Aufgabe gestellt, auf den Eintritt derjenigen allgemeinen Elbzollermässigungen hinzuwirken, welche für eine gedeihliche Entwickelung des Waarenververkehrs auf der Elbe zur unabweislichen Nothwendigkeit geworden sind.

Der von den Bevollmächtigten von Hannover und Mecklenburg in der 9. Sitzung eröffnete Vorschlag ist aber thatsächlich und ausgesprochenermassen nur auf Begünstigung der Schiffahrt von und nach Oesterreich gerichtet.

Wir verkennen zwar nicht, dass es besonders diese Verkehrsrichtung ist, welche unter den gegenwärtigen Zollverhältnissen vorzugsweise leidet, und es würde unsern Regierungen nur zur Befriedigung gereichen, die

Oesterreichische Schiffahrt durch Beschlüsse der Konferenz von den sie drückenden, schweren Fesseln befreit zu sehen.

Jener, selbst nicht einmal auf eine definitive, sondern nur auf eine zeitweilige, widerrufliche und schon deshalb principiell bedenkliche Vereinbarung abzielende Hannover-Mecklenburgische Vorschlag, trägt aber den Schiffahrtsinteressen Preussens und Sachsens, wenn überhaupt, nur in höchst untergeordneter Weise Rechnung; er ist von dem Ziele, welches unsere Regierungen anstreben müssen, sehr weit entfernt, und wir befinden uns deshalb nach den empfangenen Instruktionen ausser Stande, dem in Rede stehenden Vorschlage beizutreten."

Der Bevollmächtigte für Dänemark: „Er befände sich, wie der Bevollmächtigte für Oesterreich, in der Lage, eine Erklärung über diesen Entwurf nicht abgeben zu können."

Der Bevollmächtigte für Anhalt: „Den von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg in der 9. Konferenz vorgelegten Entwurf einer Uebereinkunft zwischen sämmtlichen Elbuferstaaten über Ermässigung des Elbzolls bin ich mit Beziehung auf die heute abgegebene Erklärung über den von dem Senat der freien und Hansestadt Hamburg gestellten Elbzollermässigungsantrag von meinen Regierungen angewiesen, abzulehnen."

Die Bevollmächtigten für Lübeck und Hamburg: „Der von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg in der 9. Konferenz vorgelegte «Entwurf zu einer Uebereinkunft zwischen sämmtlichen Elbuferstaaten über Ermässigungen des Elbzolls» erscheint in zwiefacher Beziehung als nicht genügend, einmal schon in formeller Rücksicht, sodann aber hinsichtlich der materiellen Bedeutung der angebotenen Herabsetzungen.

Während die bisherigen Anträge auf Ermässigung der Elbzölle nur in dem Sinne vorgebracht sind, dass es sich hierbei um eine vertragsmässige Revision der Elbschiffahrtsakte handele, in derselben Weise, wie bei der ersten und zweiten Elbschiffahrts-Revisionskommission die vereinbarten Veränderungen des bestehenden Elbzolltarifs als integrirende Theile der Elbschiffahrtsakte angenommen wurden, geht der vorliegende Entwurf nur auf eine für eine gewisse Zeitdauer abzuschliessende besondere Uebereinkunft. Am Schluss der dritten Revisionskommission ist allerdings wegen der damals beliebten partiellen Elbzollermässigungen eine solche Form gewählt, und auch dadurch der nur provisorische Charakter der damaligen ungenügenden Elbzollreduktionen bezeichnet worden; allein dieser Vorgang darf für die Zukunft nicht massgebend sein, sondern die künftig zu vereinbarenden Ermässigungen des Elbzolls würden, wie es den Bestimmungen der Wiener Kongressakte und der Elbschiffahrtsakte gemäss ist, wieder als Revision des konventionellen Elbzolltarifs zu behandeln sein.

Die praktische Wichtigkeit einer solchen konventionsmässigen Behandlung der Elbzollermässigungen ist durch die Aeusserung der Herren Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg (2. Konferenz) besonders einleuchtend geworden.

In Betreff des materiellen Inhalts des vorliegenden Entwurfs ist zunächst mit Befriedigung anzuerkennen, dass dadurch dem direkten Böhmischen Verkehr auch für die zum $^1/_4$ und zu niedrigern Elbzollsätzen tarifirten Artikel höchst wünschenswerthe und den gegebenen Verhältnissen entsprechende Erleichterungen angeboten werden. Es steht dies im Einklang mit bereits im Laufe der zweiten Revisionskommission in Anrege gekommenen Massregeln, welche damals von Oesterreich beantragt, und von Hannover, Lübeck und Hamburg angelegentlich unterstützt wurden.

Dagegen kann im übrigen der in Rede stehende Vorschlag, welcher sich auf eine Ermässigung des vollen Elbzollsatzes für die jetzt demselben unterliegenden Artikel im Verkehr nach und von Preussen, Anhalt und Sachsen um nur ein Drittheil des gegenwärtigen Betrags beschränkt und der mithin nicht einmal so weit geht, wie die Dänische Regierung aus eigenem Antriebe gleich beim Beginn der Konferenzen angeboten hat, in keiner Weise, als ausreichend anerkannt werden. Zur Bestätigung dieser Ansicht dient der ganze Inhalt der im achten Konferenzprotokoll gegebenen ausführlichen Darlegungen über die bedrückte Lage des Elbverkehrs, und tritt hierzu noch die eigene Bemerkung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg, dass die betreffende Herabsetzung des Normalsatzes um ein Drittheil «vielleicht keinen sehr erheblichen Aufschwung der Schiffahrt bewirken werde.» Es kann doch unmöglich als vertragsmässige Aufgabe der Revisionskommission gelten, Massregeln herbeizuführen, deren Ungenügendheit im Interesse der Schiffahrt man allerseits von Anfang an voraussieht und selbst voraussagt, und deren eingestandener Zweck sein würde, den konkurrirenden Eisenbahnen zum Nachtheil der Schiffahrt eine künstliche Begünstigung zu erhalten, während das positiv vorgeschriebene Mandat der Revisionskommission darin besteht, Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln zu berathen und zu bewirken, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten.

Die von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg vorgeschlagene Uebereinkunft wegen Elbzollermässigungen kann demnach, wie gesagt, sofern damit das Mass der bei der diesmaligen Revisionskommission zu gewährenden Herabsetzung der bestehenden Elbzölle erschöpft sein soll, als genügend nicht anerkannt werden."

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Dass die von ihnen in der 9. Konferenz proponirte Uebereinkunft wegen weiterer

Zollermässigungen allseitige Zustimmung nicht gefunden habe und sonach demjenigen Theile der Elbschiffahrt, welcher nach allseitigem Einverständnisse vorzugsweise, nach diesseitiger Ansicht aber auch nur allein einer durchgreifenden Zollerleichterung bedürftig sei, diese dennoch vorenthalten bleiben solle, könnten sie nur auf das lebhafteste bedauern.

Sie beklagten dies um so mehr, als sie, nachdem das Projekt einer gänzlichen Ablösung der Elbzölle schon früher auf unerwarteten Widerstand gestossen sei, jetzt durch die Ablehnung der Erbietungen ihrer Regierungen den Weg abgeschnitten sähen, auf welchem allein in der Tariffrage eine Verständigung zu erzielen gewesen wäre, die den auf Ermässigung der Zölle gerichteten Wünschen zu gutem Theil Rechnung getragen hätte, ohne dem Interesse derjenigen Staaten, welche dieser Massregel aus finanziellen Gründen abgeneigt seien, allzu nahe zu treten.

Wie ihre Regierungen über die Rechtsfrage dächten und aus welchen faktischen Gründen sie eine weitere Zollermässigung weder für den guten Bestand und das fernere Gedeihen der Schiffahrt von nöthen, noch mit anderweit von ihren unabweislich zu nehmenden Rücksichten vereinbar hielten, sei in frühern Erklärungen umständlich dargelegt.

Sie hätten, soviel den Rechtspunkt betreffe, auch den heute wieder im entgegengesetzten Sinne aufgestellten Behauptungen gegenüber, von dem früher Gesagten weder etwas zurückzunehmen, noch demselben etwas Wesentliches hinzuzufügen, da dadurch unwiderlegbar nachgewiesen sei, dass die Momente für die Beurtheilung der gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten der Elbuferstaaten in Bezug auf den gemeinsamen Strom nicht aus den Stipulationen der Wiener Kongressakte vom Jahre 1815, sondern aus den zum Vollzuge derselben unter diesen Staaten unwiderruflich aufgerichteten Verträgen zu entnehmen seien, dass ferner irgendwelche Abänderungen dieser Verträge und die Ermässigung des einen integrirenden Theil derselben bildenden Zolltarifs von der Zustimmung sämmtlicher Uferstaaten abhängig seien, und dass endlich eine rechtliche Verbindlichkeit für die einzelnen Uferstaaten zur Ertheilung ihrer Zustimmung zu den andererseits beantragten Zollermässigungen weder in den Worten noch in dem Geist des Art. 30 der Elbakte begründet sei.

Im übrigen glaubten sie sich einer Entgegnung auf die von der Gegenseite heute wieder vorgetragenen Ansichten und Behauptungen, worin sie wesentlich neue und solche Argumente, die in voraufgegangenen Protokollen nicht schon vollständig und, soweit nöthig, auch durch Zahlen widerlegt seien, nicht vorgebracht fänden, um so mehr enthalten zu dürfen, als, bei grundverschiedenen Standpunkten und Interessen, eine Verständigung in der Sache durch weitern Austausch der Ansichten schwerlich zu erreichen sein würde.

Sie inhärirten unbedingt ihren frühern Ansichten, sähen aber die

von ihnen in der 9. Konferenz vorgeschlagene Uebereinkunft durch die derselben von Preussischer, Sächsischer, Anhaltscher und Lübeck-Hamburgischer Seite versagte Zustimmung als beseitigt an."

Der Vorsitzende: „In der 9. Konferenz hätten die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg ihrem Antrag Deduktionen vorangehen lassen, hinsichtlich welcher die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen und Hamburg sich eine Erklärung vorbehalten hätten.

In dieser Hinsicht hätten sich die drei ersten zu einer Kollektiv-erklärung geeinigt."

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen und Sachsen: „Unsere Regierungen können in den von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg in der 9. Konferenz vorgetragenen Deduktionen keinen rechtlichen Bestimmungsgrund wahrnehmen, um von ihrer Auffassung des zwischen den Elbuferstaaten bezüglich der Tariffrage bestehenden konventionellen Verhältnisses abzugehen. Dieselben müssen vielmehr aus voller Ueberzeugung an dem Standpunkte festhalten, wonach die durch die fortschreitenden Bedürfnisse des Verkehrs bedingten Erleichterungen, somit auch die den Verhältnissen entsprechenden Zollermässigungen im Sinne der, auf Grundlage der Wiener Kongressakte vereinbarten Elbschiffahrtsverträge, als wesentlich in dem Kreise der von den einzelnen Uferstaaten hierdurch vertragsmässig übernommenen Verpflichtungen gelegen, angesehen werden müssen.

Wie es der Eingang zu der Elbakte bestätigt, wurde mit dem Abschlusse der Elbschiffahrtsverträge der ausdrücklich hervorgehobene Zweck verbunden, dem Handel und der Schiffahrt auf der Elbe die von den hohen Kontrahenten zugesicherten Vortheile und Erleichterungen baldmöglichst zu gewähren.

In diesem Sinne wurden auch die Schiffahrtsverträge abgeschlossen, und die hohen Kontrahenten konnten und wollten dieselben auch nicht anders abschliessen, weil Hochdieselben eben durch die in der Wiener Kongressakte festgestellten Grundsätze gebunden waren.

Wenn [s. o. S. 260] von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg die Ansicht aufgestellt wird,

> «dass irgendwelche Abänderungen der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 und der Additionalakte vom 13. April 1844, sowie der einen integrirenden Theil derselben bildenden Tarifsätze nur unter Zustimmung sämmtlicher Uferstaaten rechtlich möglich seien, und einem jeden der letztern das Recht zustehe, diese Zustimmung nach seiner Konvenienz zu ertheilen oder zu versagen,» —

so. kann eine solche Auffassung, insofern nämlich das Recht in Anspruch genommen werden wollte, die angesprochene Zustimmung auch dann versagen zu können, wenn es sich um Massregeln handelt, die zur Er-

haltung und naturgemässen Entwickelung des Elbverkehrs, somit zur Erfüllung einer ganz wesentlichen und unzweifelhaften Vertragsabsicht unbedingt nothwendig sind, als in dem Sinne und Wortlaute der Elbakte begründet, nicht anerkannt werden. Der hier massgebende Artikel XXX der Elbakte lautet unter andern:

> «Der Zweck und der Wirkungskreis der Revisionskommission sind: sich von der vollständigen Beobachtung der Konvention zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen.»
>
> «Diese wird jeder Bevollmächtigte bei seiner Regierung zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen.»

Die hohen Kontrahenten vereinbarten sich daher, um durch die Revisionskommission Beschwerden abzustellen, welche gegen alle wie immer gearteten Hemmnisse des Elbverkehrs erhoben werden, und um über die bei der Revisionskommission berathenen Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, einen Beschluss zu bewirken, nicht aber um Hemmnisse der Schiffahrt fortbestehen zu lassen, oder den die Beseitigung der Hemmnisse bezweckenden Beschluss, aus Gründen einer blossen partikulären Konvenienz, zu vereiteln. Eine andere Auslegung würde die Elbschiffahrts-Verträge in ihrer wesentlichsten Bestimmung lediglich zu einem Akte blosser Formalität stempeln.

Vergleicht man die eben citirte Stelle des Protokolls S. 161 [s. o. S. 260], nach welcher die Tarifsätze einen integrirenden Theil der Schiffahrtsverträge bilden, mit den S. 163 [s. o. S. 264] des Protokolls aufgestellten Ansichten,

> «dass eine Herabsetzung der vertragsmässig festgestellten Zollsätze unter die zu berathenden Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, nicht füglich zu subsumiren sei,»

ferner

> «die Absicht des Vertrags könne vielmehr bei diesen Worten überhaupt nur auf solche Veranstaltungen und Massregeln gerichtet gewesen sein, welche ausserhalb der Tariffrage lägen,»

dann,

> «wogegen die einmal im Vertragswege unwiderruflich festgestellten Tarifsätze als ein Kompaktat angesehen wären, dessen Veränderung sich durch die Rücksicht auf die zu bewirkende Erleichterung des Handels und Verkehrs nicht zu bestimmen habe»,

so bedarf es keiner weitern Beweisführung, dass der Sinn der S. 161 angeführten Stelle, diejenigen Ansichten, welche S. 163 des Protokolls

aufgestellt wurden, gänzlich ausschliesst, weil dieselben nebeneinander nicht bestehen können: denn wenn der Tarif, dem in der Elbakte die Artikel IX und X gewidmet wurden, einen integrirenden Theil der ohne allen Vorbehalt allseitig ratificirten Elbschiffahrts-Verträge bildet, — was als richtig anerkannt wird, — so kann demselben die Eigenschaft der Unveränderlichkeit nicht beigelegt werden, sondern es findet vielmehr auf denselben, sowie auf alle übrigen Bestimmungen dieser Verträge der Artikel XXX volle Anwendung.

Die allgemeine Fassung dieses der Um- und Fortbildung der Schiffahrtsverträge überall Raum gebenden Artikels passt auf alle Eventualitäten, und wurde bei der Redaktion vorsorglich gewählt, weil es nicht möglich war, im voraus zu bestimmen, was alles und in welchem Masse in Folge der geänderten Lokal- und Verkehrsverhältnisse in der Zukunft der Elbschiffahrt hinderlich, und was, — um derselben die vertragsmässig zugesicherte Erleichterung zu verschaffen, abzuändern oder zu beseitigen sein möchte. Wollte man etwa behaupten, dem Zwecke und den Bestimmungen der Schiffahrtsverträge werde entsprochen, wenn die nach andern Richtungen erforderlichen Erleichterungen zwar gewährt, die Elbschiffahrt aber durch hohe Zölle unterdrückt werden würde?

Seit 14 Jahren ertönen laute Klagen und Beschwerden über den Druck der hohen Elbzölle, seit 14 Jahren ist es Ueberzeugung mehrer hunderttausend Bewohner des Elbgebiets geworden, dass wenn die Elbzölle den Verhältnissen angemessen nicht geregelt werden, die Elbschiffahrt dem Verfall nicht entgehen könne.

Alles Bemühen, alle Vorstellungen der obern Elbuferstaaten, den drückenden thatsächlichen Verhältnissen des durch Staatsverträge garantirten Elbverkehrs Anerkennung zu verschaffen, waren, weil das seither Gewährte auf die Benennung einer entsprechenden Erleichterung keinen Anspruch stellen kann, erfolglos. Und in der That, es sind die Besorgnisse, welche einerseits bei der erfolglosen dritten Elbschiffahrts-Revisionskommission vorhergesehen und geltend gemacht wurden, seither zum Theil leider in Erfüllung gegangen, und andererseits hat man das, was man mit Hintansetzung der in den Schiffahrtsverträgen übernommenen Verpflichtung zu Gunsten der parallelen Eisenbahnen erreichen wollte, inzwischen theilweise wirklich erreicht.

Die direkte Oesterreichische Schiffahrt zwischen Böhmen und Hamburg ist auf einige wenige Schiffe zurückgedrängt, daher fast ganz unterdrückt, und der Rest wird, wenn nicht bald Abhülfe geschaffen werden wird, in der nächsten Zeit ein Opfer der unerschwinglichen Elbzölle werden. Die Preussische und Sächsische Elbschiffahrt, besonders diejenige, welche den Verkehr zwischen Hamburg und den oberhalb Magdeburg gelegenen Elbgegenden vermittelt, ist den ihr Konkurrenz machenden künstlichen Verkehrsmitteln gegenüber schwer belastet; statt des

früheren lebhaften Geschäftsverkehrs ist in den Preussischen und Sächsischen Elbstädten seit vielen Jahren, daher lange vor der gegenwärtigen Handelskrisis, Geschäftslosigkeit und kommerzielle Stockung eingetreten, der Handel mit Kolonialwaaren in dem Gebiete des Elbstromes, früher durch die Schiffahrt auf dem letztern vermittelt, hat fast ganz aufgehört, und wird jetzt auf anderm als dem durch die Natur ihm zugewiesenen Wege betrieben. Das Schiffergewerbe, ehedem genügenden Lohn abwerfend, gewährt den Betheiligten jetzt nur eine kümmerliche Existenz.

Das von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg vor die Revisionskommission gebrachte Projekt anerkennt zwar principiell den Verfall der Oesterreichischen Elbschiffahrt, allein ein Anerkenntniss, dass die Preussische und Sächsische Schiffahrt bei Fortbestand der hohen Elbzölle der Konkurrenz der in jeder Beziehung begünstigten Eisenbahnen früher oder später auch würden unterliegen müssen, lässt das Projekt, da der Elbschiffahrt dieser zwei Uferstaaten nur eine Ermässigung des Elbzolls für die zur ersten Verzollungsklasse gehörigen Güter um $\frac{1}{3}$ des Normalsatzes zugedacht werden will, während die übrigen 6 Verzollungsklassen unverändert bleiben sollen, fast ganz vermissen. Und doch bestätigen die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg wahrheitsgemäss, dass

> «wenn zu den bisherigen Transportanstalten ein neues Verkehrsmittel (Eisenbahn) hinzukomme, welches vor allen bisherigen, abgesehen von der Wohlfeilheit, sich durch die Sicherheit und Schnelligkeit der Transporte auszeichne, daneben durch wesentliche Erleichterungen in Betreff der Grenzzollabfertigung begünstigt sei, und endlich in der neueren Zeit unter einer koncentrirten Leitung und durch Verbindungen der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen untereinander sich immer mehr in der Art vervollkommnet habe, dass durch direkte Beförderung der Güter, Umladungen, Speditions-, Lagerungskosten und dergleichen Beschwernisse des Verkehrs vermieden werden, so sei es klar, dass eine solche Transportanstalt vorzugsweise geeignet sei, von dem zunehmenden Güterverkehr ein grösseres Quantum an sich zu ziehen, als andere Verkehrsanstalten.» (Elbschiffahrt.)

Die vorerwähnten, von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg mit anerkennungswerther Offenheit aufgezählten vielen Vortheile, welche den Eisenbahnen zur Seite stehen, genügen vollkommen, um darzuthun, dass wol die Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn, nicht aber die letztere gegenüber der Schiffahrt eines Schutzes bedarf, und dass daher, wenn für die hartbedrängte Elbschiffahrt nur eine den Verkehrsverhältnissen entsprechende Erleichterung des Zolldrucks angesprochen wird, diesem Anspruche die Anerkennung der Billigkeit nicht abgesprochen werden kann. Auch sind die angeführten Vortheile genü-

19*

gend, um nachzuweisen, dass neben den vielfach begünstigten Eisenbahnen, die mit hohen Zöllen belastete Elbschiffahrt, welche überdies mit mannichfaltigen natürlichen und sonstigen künstlichen Hindernissen zu kämpfen hat, nicht aufkommen kann, und verfallen muss.

Um nachzuweisen, dass sich die Kontrahenten vom 23. Juni 1821 nur im Sinne der Wiener Kongressakte haben vereinbaren können, sowie, dass die Vereinbarung in diesem Sinne auch erfolgt, und dass die Elbschiffahrtskommission, welche im Jahre 1819 in Dresden zusammengetreten ist, von diesem Grundsatze ausgegangen sei, wird von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg der in der 3. Konferenz von der erwähnten Kommission gefasste Beschluss angeführt, welcher wörtlich lautet:

> «Die Kommission, durchdrungen von der Ueberzeugung, dass sie nicht berufen sei, neue Grundsätze aufzustellen, oder Lokalinteressen zu verfechten, sondern dass sich die Sendung darauf beschränke, die durch die Wiener Kongressakte ausgesprochenen Bestimmungen auf die Elbschiffahrt in Ausübung zu bringen, stellt diesemnach als einhelligen Beschluss auf, dass die Bestimmungen, welche die Artikel 108 bis 116 der Hauptschlussakte des Kongresses enthalten, als Basis und alleinige Richtschnur bei ihren Verhandlungen zu dienen haben.»

War schon die Dresdener Kommission im Jahre 1819 nicht berufen, neue Grundsätze aufzustellen, oder Lokalinteressen zu verfechten, so ist um so weniger die gegenwärtige 4. Revisionskommission berufen, Lokal- oder Partikularinteressen zu vertreten, welche ausserhalb des Elbverkehrs liegen, und wohin die Rücksichtnahme auf den Ertrag von Eisenbahnen und von Landtransitzöllen gehört, wenn es versucht wird, derlei Interessen, deren Würdigung der Revisionskommission nicht einmal zusteht, zum Nachtheile des durch Staatsverträge garantirten Elbverkehrs geltend zu machen.

Dass die Verhandlungen der erwähnten Dresdener Elbschiffahrtskommission im Sinne der Artikel 108 bis 116 der Hauptschlussakte des Wiener Kongresses zum Abschluss gelangt seien, dafür würde nach der Deduktion der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg, wenn es nicht schon durch die Eingangsworte der Elbschiffahrtsakte selbst beurkundet wäre, die in der Schlusskonferenz vom 23. Juni 1821 abgegebene Präsidialerklärung Zeugniss geben können, worin die grossen Vortheile, welche der Elbschiffahrt durch den auf Grund der Bestimmungen der Wiener Kongressakte zu Stande gebrachten Vertrag nun gesichert wurden, gebührend gewürdigt seien, und woraus folgende Worte in Erinnerung gebracht wurden:

> «Wenn wir uns die Verpflichtungen vergegenwärtigen, welchen unsere erhabenen Kommittenten hinsichtlich der Stromschiffahrt

durch die Schlussakte des Wiener Kongresses sich unterzogen haben, und dann auf den soeben unterschriebenen Elbschiffahrtsvertrag, als die gereifte Frucht unserer gemeinsamen Arbeit, den forschenden Blick wenden, so können wir uns mit voller Beruhigung zusagen, dass den Stipulationen jenes grossen Völkervertrags durch die heute vollzogene Akte hinsichtlich der Elbe entsprechend Genüge geleistet ist.»

Es kann von keiner Seite in Abrede gestellt werden, dass der deutlich ausgesprochene wesentlichste Zweck der Stipulationen des Wiener Völkervertrags hinsichtlich der Schiffahrt auf solchen Strömen, welche mehrere Staaten trennen oder durchströmen, insbesondere in Betreff des Zolltarifs, darin bestehe, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern. (Art. 111 der Wiener Kongressakte, dann Eingangsworte und Art. XXX der Elbakte.) Auch dürfte es unbestreitbar feststehen, dass nach erfolgter Vereinbarung des in der Kongressakte vorgedachten Reglements (Elbakte) alle Uferstaaten für dessen Ausführung in geeigneter, den Umständen und der Oertlichkeit angemessener Weise, Sorge zu tragen haben. (Art. 116 der Wiener Kongressakte und Art. XXX der Elbakte.)

Dass diese Fundamentalgrundsätze in der Elbakte den entsprechenden Ausdruck gefunden haben, scheinen die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg nicht anerkennen zu wollen; denn die konkrete Gestalt der Elbakte, auf welche in ihren Deduktionen ein besonderes Gewicht gelegt wird, scheint die genannten Bevollmächtigten zu der Ansicht zu verleiten, als ob von einer in den Elbschiffahrtsverträgen übernommenen konventionellen Verpflichtung keine Rede sein könne, wol aber jedem Elbuferstaate das Recht zustehen solle, die Zustimmung zu den erforderlichen Erleichterungen des gedrückten Elbverkehrs nach seiner Konvenienz, somit willkürlich, zu versagen.

Wie liessen sich aber mit dieser Ansicht die Eingangsworte, sowie die vereinbarte Bestimmung und heute von uns ausführlich erörterte Tragweite des Artikels XXX der Elbakte vereinbaren? Hätten nach dieser von unsern Regierungen nicht anerkannten Ansicht, die erwähnten von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg aus der Präsidialerklärung vom 23. Juni 1821 in Erinnerung gebrachten Worte:

> «Dass den Stipulationen jenes grossen Völkervertrags durch die heute vollzogene Akte hinsichtlich der Elbe entsprechend Genüge geleistet ist,»

eine logische Grundlage? Eine solche Auslegung hiesse wahrlich das Recht auf die Spitze stellen, und es würde sich die Frage aufdrängen, worin denn in Wirklichkeit die Rechte und Verpflichtungen bestehen, welche durch den Vertrag vom 23. Juni 1821 erworben, bezüglich übernommen worden sind? Soll etwa die von den Uferstaaten in der Elbakte über-

nommene Verpflichtung blos darin bestehen, sich durch Bevollmächtigte an einer periodisch zusammentretenden Revisionskommission zu betheiligen, und soll, wenn dieser formellen Verpflichtung entsprochen worden ist, über diese hinaus zur Erreichung des materiellen Zwecks der Elbakte und der wesentlichsten Vertragsabsicht der Uferstaaten keine weitere Verpflichtung obliegen?

Diese Fragen bejahend zu beantworten, ist, wenn die Absicht, der Zweck und der Wortlaut der für die Entwickelung der deutschen Volkswirthschaft bedeutungsvollen Elbschiffahrtsverträge nicht einfach negirt werden will, rechtlich unmöglich.

Wenn von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg die Ablehnung des im Namen unserer Regierungen in der 8. Konferenz zur Annahme begründet empfohlenen Zollermässigungsantrags, welchen die freie Hansestadt Hamburg gestellt hat, endlich auch noch durch die angedeutete Bemerkung, von welcher die nachfolgenden Worte hervorgehoben werden:

> «Wenn unter denjenigen Staaten, welche die Ermässigung und Beseitigung der Elbzölle ihrem Interesse und dem Bedürfniss des Verkehrs entsprechend halten, so verschiedene Ansichten über dasjenige herrschten, was in dieser Beziehung zu beanspruchen und zu gewähren sei, u. s. w.,»

hat motivirt werden wollen, so muss bemerkt werden, dass unsere Regierungen sehr wohl wissen, was zur Aufrichtung des in Folge der übermässigen Elbzölle mehr und mehr zurückgekommenen, und bei einem längern Fortbestehen der letztern seinem Untergange entgegen gehenden Elbverkehrs Noth thut. —

Der Antrag Preussens ist von dieser Ansicht aus bemessen, und wenn bei demselben nicht beharrlich stehen geblieben ist, man sich im Laufe der Konferenzen vielmehr dem ersten Hamburger Antrage angeschlossen hat, so ist dieses Vorgehen, wie doch gewiss ganz klar vorliegt, nicht etwa durch die Unsicherheit über das, den Bedürfnissen Rechnung tragende Mass der Zollherabsetzung, sondern einzig und allein dadurch veranlasst worden, dass die Regierungen von Hannover und Mecklenburg von vornherein auf das entschiedenste sich jeder Ermässigung der Elbzölle abgeneigt gezeigt, unsere Regierungen dagegen dennoch die Erwartung gehegt haben, dass man den billigst gestellten und nach dem unabweisbaren Bedürfnisse abgemessenen traktatmässigen Anforderungen sich von der andern Seite nicht ganz verschliessen werde.

Was die umfänglichen Erörterungen der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg in ihrer Kollektiverklärung in Betreff der thatsächlichen Verhältnisse des Elbverkehrs und des Verkehrsbedürfnisses anbelangt, so wollen wir nur erinnern, dass es weder Worten noch Ziffern möglich ist, die traurige Wirklichkeit der gedrückten Elbschiffahrt als

nicht bestehend nachzuweisen, und unsere Ansicht, dass eine Erleichterung des auf der Elbstrasse lastenden Drucks mittels erheblicher Ermässigung der unerschwinglichen Elbzölle dringend geboten erscheine, zu widerlegen.

Nicht versagen können wir uns, im Namen der gerechten Sache, welche mit dem Wohle der Völker Norddeutschlands innig verwebt ist, den Wunsch auszusprechen, man möge davon abstehen, nach den Elbzollerträgnissen auf den lebhaften Elbverkehr, und namentlich auf den guten Frachtlohn der Elbschiffer zu schliessen.

Bei den gegenwärtigen vervollkommneten Verkehrsmitteln, und hierdurch erniedrigten Frachtsätzen, und bei der bekannten Schwierigkeit, bezüglich der meisten Waarenartikel sogar völligen Unmöglichkeit, mit den künstlichen Verkehrsmitteln in Konkurrenz zu treten, ist es wahrlich nicht zu rechtfertigen, wenn die Ziffern der Zollregister dazu benutzt werden, um den hart bedrohten Erwerb der Elbschiffer als eine reichliche Erwerbsquelle darzustellen.

Die Kenntniss der wirklichen Erwerbsverhältnisse der Elbschiffer in den oberen Uferstaaten beweist das Gegentheil, und führt zu der Ueberzeugung, wie unbillig mit einer Gewerbsklasse verfahren wird, welcher der Handel und die Industrie eines grossen Theils von Deutschland ihre Entstehung, ihre Entwickelung und, ungeachtet der geänderten Verkehrsverhältnisse, zum Theil noch ihren Fortbestand verdanken.

Die Frachtsätze für die Kaufmannsgüter sind bis auf das Aeusserste herabgedrückt, und missbraucht der Güterversender die Verlegenheit der Schiffer, in welche dieselben durch die konkurrirenden Eisenbahnen versetzt sind, um noch niedrigere Frachtsätze zu erpressen, dann bleibt dem Schiffer nichts übrig, als zuzusehen, wie die Güter den Eisenbahnen zuströmen, oder er übernimmt, dem Zwange der Verhältnisse nachgebend, die Verfrachtung um einen so niedrigen Lohn, wie er bei regelmässig zurückgelegter Reise kaum hinreicht, die hohen Elbzölle und die Selbstkosten zu bestreiten. Auf eine Entschädigung für die Abnutzung der Schiffsgefässe ist dabei so wenig zu rechnen, als auf einen eigentlichen Verdienst. Wird aber der Schiffer gar von einem Unglücksfall heimgesucht, wird seine Reise durch physische Hindernisse, Elementarereignisse und durch einen langen Aufenthalt bei einem Elbzollamte verzögert, und wird er gezwungen, wiederholt kostspielige Ableichtungen vorzunehmen, dann ist er verurtheilt, den sauer erworbenen Betriebsfond den Elbzollkassen zu opfern.

Wir sprechen von Kaufmannsgütern und lassen die Einwendung nicht als zutreffend gelten, dass bei Eintritt vorübergehender Konjunkturen die Verschiffung von Steinkohlen, Dungstoffen und sonstigen unbedeutenden Artikeln von geringem Werthe, welche einen höheren Frachtsatz nicht vertragen, und auf welche im grossen fast ausschliesslich die Elbschiffahrt zurückgedrängt ist, zeitweilig einen Verdienst gewährt, denn der Verkehr

mit derlei Stoffen und Artikeln ist nur auf kurze Zeit beschränkt und gewährt den Schiffern während der ganzen der Schiffahrt günstigen Jahreszeit keine hinreichende Beschäftigung.

Schliesslich sehen wir uns noch genöthigt, gegen die von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg festgehaltene Auffassung des rechtlichen Standpunktes, wonach es lediglich von der Konvenienz der einzelnen Uferstaaten abhängen würde, zu einer Abänderung der Tarifsätze die Zustimmung zu ertheilen, oder zu versagen, und unter den im Artikel XXX der Elbakte erwähnten Veranstaltungen und Massregeln, welche Handel und Schiffahrt erleichtern können, Tarifermässigungen überhaupt **nicht** einbegriffen wären, Widerspruch einzulegen."

Der Bevollmächtigte für Hamburg: „Die in der 8. Konferenz, in voller Uebereinstimmung mit der unmittelbar vorangegangenen Oesterreichisch-Preussisch-Sächsischen Kollektiverklärung, Hamburgischerseits zu Protokoll gegebene Darlegung der rechtlichen wie handelspolitischen Nothwendigkeit einer durchgreifenden Herabsetzung des Elbzolltarifs ist durch die in der 9. Konferenz erfolgte Entgegnung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg in keiner Weise widerlegt worden. Ohne auf alle Einzelnheiten dieser Entgegnung hier einzugehen (was um so weniger erforderlich, als hinsichtlich der meisten dieser Punkte nur den in der 8. Konferenz enthaltenen Erörterungen inhärirt zu werden braucht), wird es genügen, die Grundlage und die hauptsächlichen Argumente der in Rede stehenden Gegenerklärung zu beleuchten.

In dieser wird eingeräumt, dass «die Kontrahenten vom 23. Juni 1821 sich nur im Sinne der Wiener Kongressakte hätten vereinbaren können» und dass «nach der eigenen Absicht der Wiener Kongressakte die darin für die Flussschiffahrt aufgestellten allgemeinen Principien in jener Akte und durch dieselbe dauernd hätten verwirklicht und vollzogen werden sollen.»

Da diese Auffassung auch von denjenigen Elbuferstaaten, welche eine, dem nachgewiesenen evidenten Verkehrsbedürfnisse entsprechende Revision des Elbzolltarifs beantragen, vollständig getheilt wird, so ist dadurch eine gemeinschaftliche Basis und ein anerkannter Ausgangspunkt für die Erörterung der Elbzollfrage gegeben; es kommt nur darauf an, jene allgemeinen Principien richtig anzuwenden.

Dies wird wesentlich erleichtert durch den klaren und bestimmten Sinn wie Wortlaut der auf die Flussschiffahrt bezüglichen Fundamentalbestimmungen der Wiener Kongressakte. Der principale Zweck dieser Bestimmungen war schon im voraus dadurch deutlich hingestellt, dass die Kommission des Kongresses, welche diesen Theil der Akte vorbereitete, ausdrücklich für die Freiheit der Flussschiffahrt niedergesetzt war, und demgemäss spricht Artikel 109 den Grundsatz aus:

«Auf dem ganzen Laufe der betreffenden Ströme, von dem Punkte an, wo jeder derselben schiffbar wird, bis zu seiner Ausmündung soll die Schiffahrt durchaus frei sein und, in Bezug auf den Handel, niemand untersagt werden können; es versteht sich von selbst, dass dabei die Vorschriften der Schiffahrtspolizei beobachtet werden müssen, welche in übereinstimmender und dem Handel aller Nationen möglichst günstiger Weise abgefasst werden sollen.»

Wenn dieser Artikel dahin zu deuten versucht wird, dass durch denselben der Höhe der Flussschiffahrtsabgaben keine Grenze gesteckt worden, indem selbst die drückendste Zollbelastung an sich kein absolutes Hinderniss für die Schiffahrt bilde, so muss dies als eine der Würde jenes grossen Völkervertrags nicht angemessene Supposition angesehen werden. Ob ein absolutes Verbot für einen gewissen Schiffahrtsbetrieb besteht, oder ob die davon erhobenen Passagezölle so hoch sind, dass dadurch, in Konkurrenz mit andern und überdies sonst schon mehrfach bevorzugten Handelskommunikationen, ein regelmässiger Transport auf dem Flusse unmöglich gemacht wird, kommt in Wirklichkeit ersichtlich auf eins hinaus. Die Wiener Kongressakte kennt solche Unterscheidung nicht, sondern bestimmt einfach: die Schiffahrt soll durchaus frei sein und in Bezug auf den Handel niemand untersagt werden können. Dies muss augenscheinlich ebenso gut gegen direktes Schiffahrtsverbot gelten, wie gegen indirekte Schiffahrtsunterdrückung mittels übermässiger Flusszölle.

Es ist von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg (9. Konferenz), sehr richtig bemerkt worden: es habe schon beim Abschluss der Elbakte eben so klar zu Tage gelegen als jetzt, dass eine jede Abminderung der auf der Schiffahrt ruhenden Zollabgaben diese nicht nur erleichtern könnte, sondern sicher und effektiv erleichtere. Allein diese Wahrheit hat nicht nur schon vor 37 Jahren beim Abschluss der Elbschiffahrtsakte, sondern auch bereits vor 43 Jahren beim Abschluss der Wiener Kongressakte eben so klar zu Tage gelegen. Wenn daher im Artikel 111 derselben das Princip festgestellt wurde, bei Regulirung der Schiffahrtsabgaben solle von dem Gesichtspunkte ausgegangen werden, den Handel durch Erleichterung der Schiffahrt zu befördern, so wird darin eben der wichtige Grundsatz anerkannt, dass auf den konventionellen Strömen fortan die Flusszölle nicht mehr, wie bis dahin häufig in unerträglicher Weise geschehen, nach beschränkten Lokalinteressen oder einseitigem finanziellen Gesichtspunkte einzelner Uferstaaten, sondern mit vorwaltender Rücksicht auf das Gedeihen der Schiffahrt im ganzen und auf das Interesse aller betheiligten handeltreibenden Nationen regulirt werden sollen. Nur so verstanden, hat jener massgebende Gesichtspunkt der Beförderung des Handels durch

Erleichterung der Schiffahrt einen dem ganzen Zusammenhange der dahin gehörigen Bestimmungen entsprechenden Zweck und möchte überall kaum eine andere Deutung zulassen. Ist aber der Sinn jenes Artikels unzweifelhaft, so darf man ferner bei einem solchen hochwichtigen Völkervertrage unmöglich voraussetzen, dass eine wesentliche Bestimmung desselben gewissermassen nur ein auf dem Papier stehender Wunsch habe sein sollen, dessen Befolgung oder Nichtbefolgung von der Anschauungsweise der einzelnen Staaten abhängen werde. Es muss in der That nicht wenig befremden, wenn den in der Wiener Akte klar ausgesprochenen Verpflichtungen gegenüber, in der Erklärung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg für jeden Uferstaat das Recht in Anspruch genommen wird, die Zustimmung zu irgendwelchen Abänderungen der Elbschiffahrtsakte und der einen integrirenden Theil derselben bildenden Tarifsätze „nach seiner Konvenienz“ zu ertheilen oder zu versagen, während sie selbst auf einen Beschluss der Elbschiffahrtskommission Bezug nehmen, wo es ausdrücklich heisst, dass dieselbe nicht berufen sei «Lokalinteressen zu verfechten», sondern «die durch die Wiener Kongressakte ausgesprochenen Bestimmungen auf die Elbschiffahrt in Anwendung zu bringen.» Schon beim Abschluss der Wiener Akte lag es klar vor und bedurfte als selbstverständlich keiner besondern Erwähnung, dass die Erhebung mässiger Schiffahrtsabgaben, um, falls erforderlich, den Ertrag derselben zur Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers zu verwenden, dem wohlverstandenen Interesse der Schiffahrt vortheilhaft sein könne. Nur diese, und keine andere Rücksicht kann bei der Feststellung des Artikels 111 der Wiener Kongressakte leitend gewesen sein; denn von einem rein finanziellen Zweck zum Präjudiz des freien Verkehrs ist weder in Artikel 111, noch in einem andern der auf die Flussschiffahrt bezüglichen Artikel jener Akte auch nur mit Einem Worte die Rede. Noch viel weniger vereinbar mit dem Sinne wie Wortlaut dieser Artikel kann aber ein Zustand gedacht werden, wo die Höhe der Schiffahrtsabgaben von einzelnen Uferstaaten augenscheinlich hauptsächlich nur zu dem Behufe aufrecht erhalten werden soll, um zu Zwecken, welche der Flussschiffahrt gänzlich fremd sind, die natürliche Wasserkommunikation zwischen dritten Staaten unter sich für wichtige Handelszweige künstlich zu hindern, und diesen Verkehr in andere, für das allgemeine Interesse minder vortheilhafte Wege und Richtungen zu drängen. Ein solches Missverhältniss findet aber gegenwärtig, wie in den frühern Oesterreichischen, Preussischen, Sächsischen und Hamburgischen Darlegungen unwiderleglich bewiesen ist, in Hinsicht des Elbzollwesens statt, und ist die für den grössten Theil Deutschlands und alle handeltreibenden Nationen so ausserordentlich wichtige Elbe dadurch leider derjenige Strom geworden, dessen Verkehr unter allen schiffbaren Flüssen der Erde ver-

hältnissmässig am schwersten belastet ist, — ungleich schwerer als die Schiffahrt auf andern Flüssen, auf welche die Fürsorge der Wiener Kongressakte sich nicht erstreckt.

Wäre ein solcher Zustand eine natürliche Folge der 1821 zu Dresden abgeschlossenen Elbschiffahrtsakte, so könnte darüber kein Zweifel obwalten, dass in diesem Falle die Elbschiffahrtsakte, was den Elbzolltarif betrifft, von Anfang an ein rechtsgültiger Vertrag nicht gewesen sei, — denn wie die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg selbst zugeben [S. 260], die hohen Kontrahenten vom 23. Juni 1821 konnten sich nur im Sinne der Wiener Kongressakte vereinbaren, und durch die gesammten Verhandlungen der Elbschiffahrtskommission vom 3. Juni 1819 bis 28. Juni 1821 zieht sich das Bewusstsein der Verpflichtung, «den Stipulationen jenes grossen Völkervertrags Genüge zu leisten». Würde es sich jetzt herausstellen, dass, trotz einer solchen ursprünglichen Absicht einer gewissenhaften Erfüllung jener Normen, diesen dennoch durch die Elbschiffahrtsakte nicht genügt wäre, so könnte gewiss nicht eingewendet werden, dass ein Bestand von 37 Jahren die Abweichung von den Stipulationen der Wiener Akte sanktionirt habe, sondern die Elbschiffahrtsakte müsste in denjenigen Punkten, wo ein Widerspruch mit den Bestimmungen der Wiener Kongressakte stattfindet, nothwendig abgeändert werden. Dies wäre eine unabweisbare Forderung des positiven Völkerrechts, deren Erfüllung nicht nur jeder einzelne Elbuferstaat, sondern auch diejenigen Europäischen Mächte, welche die Wiener Kongressakte abgeschlossen haben, mit unbezweifeltem Recht verlangen und erwarten können.

Es mag in dieser Hinsicht daran erinnert werden, dass in der Sitzung des Kongresses zu Verona am 27. November 1822 ausdrücklich anerkannt worden: «dass die fünf Mächte [Oesterreich, Grossbritannien, Frankreich, Preussen und Russland] wirklich die Befugniss haben, zur Vollziehung der in der Wiener Kongressakte enthaltenen und die Schiffahrt betreffenden Verfügungen mitzuwirken.»

Allein die Elbschiffahrtsakte von 1821 kann an sich von einem solchen Vorwurf, mit den Stipulationen der Wiener Kongressakte im Widerspruch zu stehen, nicht getroffen werden, — und zwar aus dem Grunde nicht, weil diese Akte ausser dem Elbzolltarif den Artikel 30 enthält, welcher klar und bündig vorschreibt, dass periodisch zusammentretende Revisionskommissionen der Elbuferstaaten die Abstellung von Beschwerden veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, berathen sollen. Diese Bestimmung steht, wie bereits in der 8. Konferenz hervorgehoben wurde, mit dem Elbzolltarif im genauesten Zusammenhange, denn nur hierdurch wurde eine principielle Abweichung der Elbakte von der Fundamentalnorm der Wiener Akte in Betreff der

Schiffahrtsabgaben verhindert. Es ist also nicht eine Folge der ursprünglichen Elbakte, dass der gegenwärtige Zustand der Elbschiffahrt sich im Widerspruche mit den durch die Wiener Akte vorgeschriebenen Fundamentalsätzen befindet, sondern es ist dies lediglich durch den Umstand herbeigeführt, dass einige Elbuferstaaten beharrlich ihre Zustimmung versagen zu den durch Artikel 30 der Elbakte vorgeschriebenen Verpflichtungen, und dass die „Konvenienz“ einzelner Uferstaaten mehr Einfluss haben soll auf die Gestaltung des Elbzollwesens als die unverjährbaren, unter der Garantie der Europäischen Grossmächte stehenden Stipulationen des grossen Wiener Völkervertrags. Bereits im Jahre 1850 haben Oesterreich, Sachsen und Hamburg aufs angelegentlichste beantragt, in Gemässheit des Artikels 30 der Elbakte, den unerträglich gewordenen Normalsatz des Elbzolltarifs zu ermässigen. Wenn damals von seiten mehrerer Uferstaaten dieser Antrag abgelehnt wurde und dadurch ein den Fundamentalbestimmungen der Wiener Akte widersprechender Zustand der Elbschiffahrt noch bis heute fortbesteht, so kann hieraus keine Berechtigung zur beliebigen längern Fortdauer dieses Verhältnisses erwachsen, denn die durch die Wiener Kongressakte festgestellten völkerrechtlichen Normen für die Schiffahrt auf den konventionellen Strömen haben, wie schon bemerkt, eine unverjährbare Gültigkeit. Sind bei der ersten Regulirung die Schiffahrtsabgaben auf der Elbe noch nicht in der Weise ermässigt worden, wie eine strikte Anwendung des Artikels 111 der Wiener Akte schon damals zu verlangen berechtigt hätte, so ist dies eine besondere Vergünstigung für einzelne Uferstaaten gewesen, welche fortbestehen mochte, so lange solche Zollbelastung nicht geradezu prohibitiv auf gewissen Zweigen der Elbschiffahrt lastete und so lange von keiner Seite, sei es der Uferstaaten, oder anderer Berechtigter, auf eine Revision dieses Tarifs im Sinne des mehrgedachten Artikel 111 ernstlich gedrungen wurde. Allein wenn solche Vergünstigung, zum besondern Vortheil der Finanzen einzelner Uferstaaten, auch eine längere Reihe von Jahren fortbestanden hat, so haben diese Staaten hieraus unmöglich ein Recht erwerben können, um im Widerspruch mit einer unzweifelhaften völkerrechtlichen Bestimmung, für alle Zeit diese Begünstigung auf Kosten und zum Nachtheil aller andern Staaten, auch unter wesentlich veränderten Umständen, fortgeniessen zu wollen. — Betrachtet man die Elbzollverhältnisse von diesem Gesichtspunkte aus, so erscheint es fast unerklärlich, wie einzelne Uferstaaten, die um nichts weiter angegangen werden, als um eine endlich unabweisbar gewordene Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen, dies gar als eine ihnen gemachte Zumuthung finanzieller Opfer zu Gunsten anderer Staaten hinstellen, während, umgekehrt, der Verkehr der übrigen Staaten bis dahin zu Gunsten der Elbzollkassen einzelner Uferstaaten so lange schon bedeutende Opfer hat bringen müssen. Beförderung

des Handels durch Erleichterung der Schiffahrt ist und bleibt, trotz aller bisher zugelassenen temporären Abweichungen und aller Einwendungen, die unumstössliche oberste Norm für den Tarif der Schiffahrtsabgaben, wie auf den übrigen konventionellen Strömen, so auch auf der Elbe. Nur in diesem Sinne konnte die Elbschiffahrtsakte die Schiffahrtsabgaben auf der Elbe reguliren und hat dies im Princip auch dadurch bewirkt, dass sie durch Artikel 30 den Uferstaaten die vertragsmässige Verpflichtung auferlegt hat, sobald es erforderlich werden sollte, den Elbzolltarif demgemäss zu revidiren; denn es heisst darin, dass die Revisionskommission die Abstellung von Beschwerden veranlassen soll, und welche Beschwerde könnte begründeter sein, als die über Aufrechthaltung von Schiffahrtsabgaben, welche geradezu den Flusstransport für ganze Handelszweige so gut wie unmöglich machen?

Und wenn derselbe Artikel 30 auf Veranstaltungen und Massregeln hinweist, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, so darf man mit Grund die Frage aufwerfen: welche praktische Bedeutung denn diese Worte: „nach neuerer Erfahrung" haben können, wenn nicht die Entwickelung konkurrirender Eisenbahnen und die Aufhebung des Sundzolls, mit ihren unmittelbaren und tiefeingreifenden Rückwirkungen auf die Elbschiffahrt, dahin gerechnet werden soll? Diese Frage an sich ist schon genügend, die auf S. 163 [s. o. S. 264] des Protokolls sich findenden unzutreffenden Aeusserungen über die Auslegung des Artikels 30 zu widerlegen.

Wenn ferner von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg immer aufs neue der Versuch wiederholt wird, aus dem Artikel 116 der Wiener Kongressakte, wonach bekanntlich das vereinbarte Reglement für einen konventionellen Strom nur im Einverständniss aller Uferstaaten abgeändert werden soll, die Berechtigung abzuleiten, die auf Grund des Artikels 111 jener Akte und des Artikels 30 der Elbakte beantragten und als im Interesse der Schiffahrt dringend nothwendig nachgewiesenen Elbzollermässigungen abzulehnen, so erscheint dies um so auffallender, als dieser Punkt nach den vorangegangenen Oesterreichischen wie Preussischen Erklärungen als völlig erledigt gelten muss. Denn nichts kann zutreffender sein, als diese Erklärungen. Abseiten Oesterreichs hat man hierüber bemerkt:

«Dieses formelle Recht [der Zustimmung oder Ablehnung] findet selbstverständlich seine natürliche Grenze in der vertragsmässig übernommenen Verpflichtung, der Elbschiffahrt, die sich nach neuerer Erfahrung als nothwendig herausgestellten Erleichterungen zu gewähren, und es erscheint keineswegs gerechtfertigt, die Zustimmung zu den beantragten Modifikationen des Elbzolltarifs auch dann zu versagen, wenn es

sich um Massregeln handelt, die zur Erfüllung einer ganz wesentlichen und unzweifelhaften Vertragsabsicht nothwendig sind.»

Und die hierher gehörigen Erklärungen abseiten Preussens lauten ebenso entschieden:

«Wenn in der Wiener Kongressakte als leitende Norm für die Zollerhebung auf den gemeinschaftlichen Strömen ausgesprochen ist:

«On partira, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation»,

und wenn ferner dieser Gedanke auch in der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 selbst Ausdruck gefunden hat, indem es im Artikel 30 daselbst unter anderm als die Aufgabe der Revisionskommission bezeichnet wird:

«Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen,»

so wird man, falls nachgewiesen werden kann, dass die gegenwärtig in Gültigkeit stehenden Zollsätze den Schiffahrtsverkehr auf der Elbe im Vergleiche zu andern Verkehrsstrassen übermässig belasten, die Ermässigung als eine vertragsmässige Verpflichtung zu fordern und resp. zu gewähren haben.»

So wenig nun die frühern Darlegungen seitens Oesterreichs und Preussens, denen Sachsen und Hamburg sich angeschlossen haben, hinsichtlich der völkerrechtlichen und vertragsmässigen Lage der Elbzollfrage durch die neueste Entgegnung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg entkräftigt sind, indem durch deren Erörterung vielmehr die Ueberzeugung nur bestärkt werden konnte, dass jeder Uferstaat verpflichtet sei, seine Zustimmung zu einer den Vorschriften der Wiener Kongressakte entsprechenden Regulirung des Elbzollwesens nicht zu versagen, — ebenso wenig sind die über die praktische Nothwendigkeit einer durchgreifenden Herabsetzung des Normalelbzollsatzes gegebenen Nachweise widerlegt worden; vielmehr wäre, wenn es darauf ankäme, durch die Entgegnung eine solche Nothwendigkeit noch deutlicher als bisher erwiesen worden.

Die hauptsächlichsten Nachweise sind nämlich folgende gewesen:

1) Der gegenwärtige tarifmässige Normalelbzoll ist fast ebenso hoch, ja theilweise noch höher als der Frachtsatz für die ganze Strecke der konkurrirenden Eisenbahnen, wodurch der bestehende Elbzolltarif sich ohne weiteres nach Artikel 111 der Wiener Akte als unzulässig erweist. Und auch die wirkliche Elbzollerhebung weist nicht minder das augenfälligste Missverhältniss auf, indem auf der nur etwa 16 Meilen langen Strecke von Lauenburg bis Wittenberge, wo überdies an manchen Stellen das Fahrwasser in einem wenig befriedigenden Zustande sich befindet, für die normalzollpflichtigen Güter an Hannoverschen, Mecklenburgischen und Lauenburgischen Elbzöllen 6 Sgr. 5 Pfg. per Centner zu entrichten

ist, während der ganze Frachtbetrag für diese Strecke nur auf 2—3 Sgr. pro Centner angenommen werden kann.

2) Der Elbverkehr mit den dem vollen und dem halben Normalsatz unterliegenden Artikeln ist trotz der Zollbefreiungen, Ermässigungen und Restitutionen, welche Oesterreich, Sachsen, Anhalt und Preussen dem Elbverkehr gewähren, von 2,033,000 Ctr. im Jahre 1845 auf 294,000 Ctr. im Jahre 1857 (oder, wenn man einen Durchschnitt mehrerer Jahre annehmen will, von 1,964,000 Ctr. in den Jahren 1845 und 1846 auf 421,000 Ctr. in den Jahren 1856 und 1857) herabgegangen, während gleichzeitig der Elbverkehr mit den zu $^1/_4$ Elbzoll tarifirten Artikeln von circa 2,400,000 Ctr. in den Jahren 1845 und 1846 auf 3,100,000 Ctr. in den Jahren 1856 und 1857 sich gehoben hat, obschon auch von den dahin gehörigen Gegenständen jetzt grosse Massen auf den konkurrirenden Eisenbahnen transportirt werden. Hieraus ergibt sich evident, dass vor allem die Herabsetzung der im Elbzoll jetzt höher tarifirten Artikel auf ein Viertel des Normalsatzes als ein Minimum mit Recht beansprucht werden darf. — Soll freilich die durch die Wiener Akte vorgeschriebene Norm in ihrem vollen Umfange zur Geltung gebracht werden, so ist es einleuchtend, dass der von der Preussischen Regierung in der zweiten Konferenz gestellte und von der Oesterreichischen Regierung unterstützte Antrag auf durchgreifende Konvertirung aller jetzigen Elbzölle auf die beiden Klassen zu $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ des jetzigen Normalsatzes jener völkerrechtlichen Norm viel vollständiger entspricht, und dass auf diesen eventuell zurückzukommen sein wird, wenn die Elbzollfrage nach konstatirter Unmöglichkeit der Erledigung durch die gegenwärtige Revisionskommission, auf Grund der massgebenden obersten und unverjährbaren Grundsätze der Wiener Akte zu einer sonstigen Entscheidung kommen sollte. Abgesehen hiervon ist übrigens noch zu bemerken, dass Hamburgischerseits der in der 8. Konferenz proponirte modificirte Elbzollermässigungsantrag, der nur dadurch motivirt war, die so dringend wünschenswerthe rasche Erledigung der Elbzollfrage auf diese Weise vielleicht zu ermöglichen, zurückgenommen, und dafür auf den diesseitigen ursprünglichen Vorschlag in der ersten Konferenz zurückgegangen wird.

Die vorerwähnten, für die Elbzollfrage entscheidenden Thatsachen haben in der Entgegnung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg nicht in Abrede gestellt werden können, und ihre sich daran knüpfenden Erörterungen haben die Nothwendigkeit der beantragten Elbzollermässigungen nur noch stärker begründet, sowol in völkerrechtlicher als handelspolitischer Rücksicht. Denn wodurch könnte das Missverhältniss des jetzigen Elbzollwesens einleuchtender bewiesen werden, als dass für Aufrechthaltung desselben das Motiv geltend gemacht wird,

dass von dem betreffenden Verkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn die zu 1/1 und 1/2 Elbzoll tarifirten Artikel resp. über 79 und 48 Procent betrügen, und dass auch für die Hannoverschen Bahnen der Verkehr von und nach Konkurrenzplätzen der Elbe, und zwar vorzugsweise mit Artikeln, welche den beiden ersten Elbzollklassen angehören, von ganz besonderer Wichtigkeit sei, sowie dass ausserdem auf die Rückwirkung einer durchgreifenden Elbzollermässigung auf die bestehenden Transitzölle der Berlin-Hamburger Eisenbahn Bezug genommen wird? Liegt hierin nicht eine augenscheinliche Verkennung der Artikel 109 und 111 der Wiener Akte? Die Elbzölle sollen eingestandenermassen dazu benutzt werden, um durch **Erschwerung der Schiffahrt** die Eisenbahnverwaltungen in den Stand zu setzen, grössern Gewinn zu erzielen und daneben die Höhe gewisser Landtransitabgaben sicher zu stellen, während die Wiener Akte nicht einmal die rein finanzielle Berechtigung der Schiffahrtsabgaben auf den konventionellen Flüssen einräumt, sondern als oberste Norm hingestellt hat: **Beförderung des Handels durch Erleichterung der Schiffahrt!** Und wie stimmt mit der gedachten Besorgniss die wiederholt vorgebrachte Einrede überein, dass der Grund der ausserordentlichen Abnahme des Elbverkehrs mit den zu 1/1 und 1/2 Elbzoll tarifirten Artikeln der Hauptsache nach nicht in der Höhe der bestehenden Elbzollbelastung liege, sondern in den eigenthümlichen Vorzügen der mit der Schiffahrt jetzt konkurrirenden Eisenbahnen zu suchen sei?

Einer von diesen beiden Fällen kann doch nur eintreten: entweder die beantragte Elbzollreduktion wirkt dahin, durch auf diese Weise möglich gewordenen wohlfeilern Transport der Flussschiffahrt einen beträchtlichen Antheil an dem fraglichen Verkehr zu erhalten oder wieder zu verschaffen, oder aber sie hat diese Wirkung nicht. Im letztern Fall können die Zollermässigungen dem konkurrirenden Eisenbahnverkehr, für dessen Interessen die betreffenden Uferstaaten so besorgt sind, nicht wesentlich nachtheilig sein, und es würde sich zeigen, dass der Verfall des Elbverkehrs durch natürliche Verhältnisse, ungeachtet des ihm durch die Wiener Akte und die Elbschiffahrtsakte zu Theil gewordenen Schutzes, herbeigeführt ist, worüber sich niemand beschweren kann; im andern Falle aber, dass der von der Zollüberbürdung befreite Elbtransport mit den gedachten Artikeln trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen wieder in Aufschwung kommen sollte, läge darin die vollständige Rechtfertigung der beantragten Massregel, weil der Verkehr alsdann die ihm bis dahin durch die unerschwinglichen Elbzölle verkümmerte Kommunikation selbstverständlich nur aus dem Grunde wieder mehr benutzen würde, weil ihm diese Transportweise vortheilhafter sein wird. Die Wiedereröffnung einer solchen Verkehrskommunikation

muss aber den wohlthätigsten Einfluss auf den Handel im ganzen äussern, und so würde eine Regulirung der Elbzölle, wie Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg beanspruchen, wozu Hannover und Mecklenburg aber bisher aus Rücksicht auf Lokalinteressen und darauf fussender Konvenienz beharrlich ihre Zustimmung versagt haben, recht eigentlich der principalen Vorschrift der Wiener Akte für die konventionellen Flüsse entsprechen: den Handel aller Nationen durch Erleichterung der Schiffahrt zu befördern."

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Es werde nicht erwartet werden, dass sie die soeben vernommenen, Monate lang vorbereiteten, weitausgesponnenen Aeusserungen der Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen und Hamburg sofort Punkt für Punkt beantworten sollten. Auch trete das Bedürfniss einer speciellen weitern Würdigung eines grossen Theils derselben um deswillen nicht hervor, weil darin nur Argumente vorgebracht, die schon in voraufgegangenen Erklärungen als unhaltbar und mit thatsächlichen Verhältnissen in diametralem Widerspruch stehend, nachgewiesen seien. Dennoch enthielten jene Aeusserungen, zumal diejenigen des Bevollmächtigten für Hamburg, Ansichten und Behauptungen, deren völlige Unangemessenheit und Unhaltbarkeit annoch näher ans Licht zu stellen sein würden, daher Bevollmächtigte ersucht haben wollten, zu einer weitern Entgegnung ihnen in einer nahe anzusetzenden Konferenz die Gelegenheit zu geben."

Der Vorsitzende erklärte auf die letzte Aeusserung, es verstehe sich von selbst, dass die Bevollmächtigten mit dieser Entgegnung in nächster Sitzung vorgehen könnten. Und trug vor: „Da einerseits die im Laufe der gegenwärtigen Revisionskommission auf Ermässigung der Elbzölle gerichteten bisherigen Anträge, wie verschieden auch der Inhalt und wie ausführlich die Motivirung derselben gewesen ist, zu keinem Resultate geführt haben, da aber andererseits, im Hinblick auf Art. 30 der Elbschiffahrtsakte und den nachgewiesenen Nothstand des Elbverkehrs, es als die wichtigste Aufgabe der Elbschiffahrts-Revisionskommission gelten muss, gerade hierin Abhülfe zu schaffen, so erscheint es durch die Sachlage geboten, nochmals einen Versuch zu machen, um diese Divergenz auszugleichen. Es kann solches nun entweder durch neue Ermässigungsvorschläge geschehen, oder durch Wiederaufnahme eines frühern Antrags, welcher die Zustimmung der meisten Elbuferstaaten bereits gefunden hat. Diesem letztern Versuch muss schon deshalb entschieden der Vorzug zuerkannt werden, weil über einen solchen Vorschlag bereits eingehende Erörterungen stattgefunden haben und deshalb auf Grund derselben, bei schliesslichem bundesfreundlichen Entgegenkommen sämmtlicher betheiligter Regierungen, um so

rascher ein Abschluss über die nothwendigen Elbzollherabsetzungen zu erzielen wäre.

Es hat sich in dieser Beziehung auch das erfreuliche Ergebniss herausgestellt, dass von den Elbuferstaaten die grosse Mehrzahl sich jetzt für einen und denselben bestimmten Antrag geeinigt hat, und ersuche ich die Bevollmächtigten der betreffenden Staaten sich demgemäss zu erklären. Es wird dadurch zugleich der Einwand erledigt, dass «unter denjenigen Staaten, welche die Ermässigung und Beseitigung der Elbzölle ihrem Interesse und den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend halten, so verschiedene Ansichten über dasjenige herrschten, was in dieser Beziehung zu beanspruchen und zu gewähren sei.»"

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Anhalt-Dessau-Köthen und Anhalt-Bernburg, Lübeck und Hamburg: „Durch die in heutiger Sitzung erfolgte Zustimmung der Anhaltschen Regierungen zu dem ursprünglichen Hamburgischen Zollermässigungsantrage, welcher somit jetzt die Zustimmung sämmtlicher Elbuferstaaten, mit Ausnahme von Hannover, Dänemark und Mecklenburg gefunden hat, durch die stattgefundene Ablehnung des Hannover-Mecklenburgischen Vorschlags in der 9. Konferenz abseiten der Mehrzahl der Uferstaaten, sowie in Betracht des allseitig sich kundgebenden Wunsches, die nunmehr über 5 Monate sich hinziehenden Verhandlungen endlich zum Abschluss gelangen zu sehen, ist die Elbzollfrage jetzt unverkennbar in eine andere Lage gekommen als bisher. Unter diesen Umständen sehen wir uns veranlasst, in völliger Uebereinstimmung, den in der Anlage zum 1. Konferenzprotokolle enthaltenen Elbzollermässigungsantrag wieder aufzunehmen.

Der gemeinsame Antrag Oesterreichs, Preussens, Sachsens, der Anhaltschen Herzogthümer, Lübecks und Hamburgs geht demnach dahin:

Von den bisherigen 7 Elbzollklassen: Normalsatz, $1/2$, $1/4$, $1/5$, $1/10$, $1/20$ und $1/40$ Elbzoll werden nur 3 Klassen beibehalten, nämlich:

$1/4$, $1/10$ und $1/40$ Elbzoll.

Sämmtliche Artikel, welche gegenwärtig dem Normalsatze und dem $1/2$ Elbzoll unterliegen, werden in die $1/4$ Elbzollklasse versetzt.

Diejenigen Artikel, welche gegenwärtig $1/4$ Elbzoll entrichten, verbleiben in dieser Klasse, mit Ausnahme von Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, welche in die $1/10$ Klasse versetzt werden.

Die bisherigen $1/5$ und $1/10$ Elbzollklassen bilden künftig, nebst den obengenannten Artikeln, die $1/10$ Elbzollklasse.

Die bisherigen $1/20$ und $1/40$ Elbzollklassen bilden künftig die $1/40$ Elbzollklasse.

Die bisher elbzollfreien Artikel bleiben dies auch künftig. —

Wir ersuchen die Bevollmächtigten für Hannover, Dänemark und Mecklenburg sich gefälligst darüber zu äussern, ob sie in der Lage sind, die Zustimmung ihrer Regierungen zu den vorstehenden, jetzt von der Mehrzahl der Elbuferstaaten, unter Bezugnahme auf die mehrfach nachgewiesene Nothwendigkeit einer solchen Massregel im Interesse des Elbverkehrs, sowie auf Grund des Artikels 30 der Elbakte beantragten Ermässigungen des bestehenden Elbzolltarifs, unter den gegenwärtigen Umständen in Aussicht zu stellen?"

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Nach allen Antecedentien und nach der Art und Weise, wie noch heute die diesseitige Zustimmung zu einer durchgreifenden Ermässigung der Elbzölle, als eine vertragsmässige Verpflichtung ihrer Regierungen verlangt worden, hätten Bevollmächtigte nicht entfernt erwartet, dass man abermals auf diesen Gegenstand durch Wiederaufnahme eines Ermässigungsvorschlags zurückkommen werde, welchen sie bereits sehr bestimmt abgelehnt hätten. Obwol völlig hierdurch überrascht, könnten sie, wie früher, auch jetzt den soeben gestellten Kollektivantrag nur wiederholt und definitiv ablehnen."

Der Bevollmächtigte für Dänemark äussert, „dass ihm eine Kenntniss der von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg soeben in Aussicht gestellten Erklärung erforderlich sei, bevor er die von dem Präsidio so unerwartet an ihn gerichtete Frage beantworten könne."

Die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg: „Aus der soeben vernommenen Erklärung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg haben wir zu unserm lebhaften Bedauern die Ueberzeugung erlangen müssen, dass das von unsern Regierungen als nothwendig erkannte Mass der Herabsetzung der Elbzölle durch weitere Verhandlungen im Schoosse der Revisionskommission zur Zeit nicht zu erreichen ist. Die gegenwärtige Kommission ist mithin durch die beharrlich versagte Zustimmung einzelner Uferstaaten zu einer, dem nachgewiesenen Verkehrsbedürfnisse, wie dem Zwecke des Art. 30 der Elbakte entsprechenden Modifikation des Elbzolltarifs, in die Lage versetzt, die ihr vertragsmässig obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen zu können. —

Die Verantwortlichkeit für diesen beklagenswerthen Zustand und die daraus hervorgehenden Folgen trifft nur diejenigen, welche dabei beharren, der in ihren wichtigsten Zweigen durch erdrückende Zollbelastung gestörten Elbschiffahrt und dadurch dem Handel überhaupt die durch die Wiener Kongressakte zugesicherten Wohlthaten vorzuenthalten. —

Bei dieser Sachlage müssen wir es, den uns ertheilten Instruktionen gemäss, für angemessen erklären:

die Konferenzen für jetzt abzubrechen und deren Wiederaufnahme zur geeigneten Zeit, — auf ergangene Einladung von seiten des Präsidii der Kommission vorzubehalten; —

Zugleich müssen wir aber auch unsern Regierungen die weitern Massregeln reserviren, welche ihnen geeignet erscheinen, um eine Abhülfe gegen die längere Fortdauer der mit den Stipulationen der Wiener Verträge und der Elbakte im Widerspruch stehenden Elbzollverhältnisse herbeizuführen."

Der Bevollmächtigte für Preussen: „Im Auftrage meiner Regierung habe ich noch besonders zu erkennen zu geben, dass dieselbe sich in ihren ernstlichen Bemühungen, die unerlässliche Erleichterung des Elbverkehrs zu erwirken, durch nichts beirren lassen wird." —

Der Vorsitzende verstellt diesen Antrag zur Abstimmung.

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Sie hielten dafür, dass es allerdings hoch an der Zeit sei, den Verhandlungen der vierten Revisionskommission Endschaft zu geben, und würden ihrerseits gern die Hand dazu bieten, sobald über die in der Verhandlung begriffenen Gegenstände ordnungsmässig abgestimmt und über diejenigen Punkte, worüber man sich verständigt haben würde oder welche durch die bestehenden Verträge der Kommission zur Feststellung überwiesen seien, Beschluss gefasst sein würde. Auch sei es nicht ihre Schuld, wenn dies nicht vorlängst geschehen. Die principiellen Verschiedenheiten in der Auffassung der Frage von den rechtlichen und faktischen Motiven einer durchgreifenden Ermässigung der vertragsmässig bestehenden Zollsätze hätten schon vor Eröffnung der Verhandlungen der vierten Revisionskommission klar am Tage gelegen und habe sich schon aus den analogen Vorgängen in der dritten Revisionskommission die Ueberzeugung aufdringen müssen, dass weitere Berathungen über diese Materie in der Revisionskommission erfolglos bleiben müssten, so lange dafür nicht eine Basis gewonnen, wodurch eine Ausgleichung der divergirenden Interessen möglich gemacht würde. Um aber hierüber jeglichen Zweifel von vornherein zu heben, hätten sie sich bereits in der zweiten Konferenz klar und bestimmt über den Standpunkt ausgesprochen, welchen ihre Regierungen, derartigen Anträgen gegenüber, einzunehmen und zu behaupten fest entschlossen wären. Nichts desto weniger habe man von anderer Seite diesen Gegenstand immer von neuem in Berathung gestellt. Das allein praktische Mittel zur Ausgleichung der widerstreitenden Interessen, die in Vorschlag gebrachte Ablösung der Elbzölle, zu dessen näherer Erwägung ihre, sowie alle übrigen Regierungen sich bereit erklärt hätten, sei von den Bevollmächtigten für Oesterreich und für Preussen in einer Weise zurückgewiesen, welche, weil dadurch die Rechtsfrage auf die Spitze getrieben, zwar umständliche Entgegnungen habe hervorrufen müssen, die obwaltenden Differen-

zen aber ihrer Ausgleichung um keinen Fingerbreit näher gebracht habe. Inzwischen sei ein Antrag auf Zollermässigungen dem andern gefolgt; bald sei die weitestgehende, bald wieder eine moderatere Herabsetzung der Zölle für unvermeidlich erklärt. So hätten sich die Verhandlungen, unter endloser Wiederholung der Gründe und Gegengründe, Monate lang in schwerfälligem Gange hingeschleppt, und als endlich ihre Regierungen, so beharrlich manifestirten Desiderien weichend, sich zu gewissen, und zwar keineswegs unerheblichen Zollermässigungen zu Gunsten desjenigen Theils der Elbschiffahrt, welcher durch die bestehenden Zölle zweifellos am schwersten betroffen werde, schon in der 9. Konferenz am 18. Sept. d. J. bereit gezeigt hätten, habe es abermals Monate bedurft, um nur hierüber die Erklärungen übriger Regierungen herbeizuschaffen.

Heute, wo die Thatsache konstatirt dastehe, dass den von ihren Regierungen der Elbschiffahrt zugedachten Zollerleichterungen seitens anderer Regierungen widersprochen werde, sei es dadurch in Evidenz gestellt, dass in dieser Revisionskommission eine Verständigung in der Tariffrage nicht zu bewirken, dass mithin in solcher Hinsicht nichts zu beschliessen sei, sondern es lediglich bei den vertragsmässig bestehenden Verhältnissen das fernere Bewenden zu behalten habe. Die kommissionellen Berathungen über diese Materie seien damit vollständig erledigt und bedürfe es zur Urkunde dessen keiner weitern Formalität.

In keiner Weise stehe aber diese Erfolglosigkeit der Verhandlungen in der Tariffrage der unaufgehaltenen, ordnungsmässigen Erledigung anderer Gegenstände entgegen, die bei der Kommission in Berathung gestellt seien, mit der Zollfrage in gar keinem Zusammenhange ständen und theilweise schon zur Schlussziehung gereift seien. Völlig ungerechtfertigt würde es sein, dasjenige, was in andern Beziehungen im Interesse der Schiffahrt für nothwendig oder zweckmässig erkannt sei, darum zu vernachlässigen, weil in der Zollfrage eine Einigung unerreicht geblieben. Insbesondere gelte dies von den zur Verbesserung der Schiffbarkeit des Elbstroms zu ergreifenden Massregeln, welche sich aus den Ergebnissen der jüngsten Stromschau als höchst dringlich herausgestellt hätten und im Interesse der Schiffahrt ungleich wichtiger seien als die Zollfrage. Denn, wenn überhaupt von einem Nothstande der Schiffahrt die Rede sein könne, so folge derselbe keineswegs aus den Zollverhältnissen, sondern aus dem Mangel der Grundbedingung ihrer Existenz, eines den Bedürfnissen entsprechenden Fahrwassers, und die Protokolle jener Stromschau liessen erkennen, wie vornehmlich den Regierungen von Oesterreich, Preussen und Sachsen durch Beseitigung dieses Mangels die Gelegenheit dargeboten sei, der Elbschiffahrt Erleichterungen zu gewähren, die selbst durch eine völlige Aufhebung der Zölle im Werthe und in der Wirkung nie aufgewogen werden könnten.

Ferner liege es, nach dem Schlussprotokolle vom 8. Februar 1854,

der Revisionskommission annoch zur Pflicht, Zeit und Ort des Zusammentritts der nächsten Revisionskommission festzustellen und über die Frage, ob und zu welcher Zeit bis dahin eine gemeinschaftliche Befahrung der Elbe durch Hydrotechniker sämmtlicher Uferstaaten stattzufinden habe, einen Beschluss der Regierungen zu vermitteln. Auch dieser vertragsmässigen Stipulation jetzt vor dem Schlusse ihrer Verhandlungen Folge zu geben, sei die Revisionskommission durch nichts behindert. Sie hielten dafür, dass es Sache des verehrlichen Präsidii sei, entsprechende Kommissionsbeschlüsse zu veranlassen, und erklärten sich zur Abgabe ihrer Voten darüber bereit, sobald das Protokoll dazu eröffnet sein würde, worauf sie eventuell hiermit angetragen haben wollten.

So dringend sie aber auch der Beförderung der Kommissionsverhandlungen zu ihrem definitiven Abschlusse das Wort zu reden hätten, so entschieden müssten sie sich doch, Namens ihrer Regierungen, ebensowol einem Abbruch der Verhandlungen, bevor die Kommission der ihr vertragsmässig gestellten Aufgabe genügt hätte, als auch einer Vertagung derselben widersetzen, da diese letztere Massregel sich nur dann rechtfertigen könnte, wenn die Verhandlungen auf Anstände gestossen wären, deren Beseitigung innerhalb der Vertagungsfrist sich mit Bestimmtheit erwarten lasse, was hier keineswegs der Fall, von den Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg auch nicht nachgewiesen sei.

Aus dem Umstande, dass in der Tariffrage bisher eine Verständigung nicht zu erzielen gewesen, dass die Erfüllung der von einigen Regierungen rücksichtlich einer durchgreifenden Ermässigung der Elbzölle dargelegten Wünsche in entgegengesetzten Rechten und Interessen anderer Staaten ein unüberwindliches Hinderniss gefunden habe, sei die Veranlassung zu einem Abbruche oder einer Vertagung der Verhandlungen um so weniger zu entnehmen, als die vertragsmässig feststehende Periodicität der Revisionskommissionen die Gelegenheit darbiete, Anträge, worüber diesmal eine Einigung nicht zu erreichen gewesen, späterhin in wiederholte Berathung zu stellen, und, falls dringende Veranlassung sich ergeben oder in der Zwischenzeit die Anstände in der Tariffrage sich erledigen möchten, selbst der Zusammentritt einer ausserordentlichen Revisionskommission nicht ausgeschlossen sein würde. Wohin die Vertagung von Verhandlungen führe, denen eine reelle Basis fehle, davon gebe die Geschichte der dritten Revisionskommission ein warnendes Beispiel. Ihre Regierungen liessen sich dasselbe zur Lehre dienen und seien nicht geneigt, darein zu willigen, dass die Revisionsverhandlungen abermals von einem Jahre ins andere protrahirt würden, aus keinem andern Grunde, als um zu erneuerten Angriffen gegen die vertragsmässig feststehenden Zollgerechtsame einzelner Uferstaaten, welche die

letztern ohne entsprechendes Aequivalent nicht aufgeben könnten und nicht aufgeben wollten, Zeit und Gelegenheit zu gewinnen.

Wenn, gegen Geist und Wortlaut der Verträge, das Institut der Revisionskommission nur als eine Handhabe zur methodischen Herunterschraubung der Zölle betrachtet werden wolle, welche aufhöre, noch eine praktische Bedeutung zu haben, sobald und so lange sie für diesen Zweck den Dienst versage oder auch nur partikuläre Wünsche und Erwartungen nicht zu voll befriedige, so sei damit über dieses Institut selbst der Stab gebrochen. Stehe denjenigen Regierungen, welche eine weitere Herabsetzung der Zölle erstreben zu müssen glaubten, bei solchen Bestrebungen ein vertragsmässiges Recht zur Seite, wie sie der schlagendsten Gegengründe unerachtet dies fortwährend behaupteten, so sei nicht abzusehen, was abhalten könne, die darüber obwaltende Differenz in dem durch die Bundesverfassung geordneten Wege zum Austrag zu bringen; im entgegengesetzten Falle aber müsse erwartet werden, dass sie das Selbstbestimmungsrecht anderer Regierungen auch da ehren würden, wo die davon gemachte Anwendung ihren Wünschen und Anschauungen nicht entspreche.

Nach allem diesen glaubten sie, einem Abbruch oder einer Aussetzung der Verhandlungen, soweit solche nicht etwa durch annoch fehlende Instruktionsertheilungen vernothwendigt sei, widersprechen und die ordnungsmässige Fortsetzung derselben über die bei der Revisionskommission in Berathung gezogenen Gegenstände und über die ihr im Vertragswege besonders zur Feststellung überwiesenen Punkte, sowie den ordnungsmässigen Schluss solcher Verhandlungen, sobald ausser der bereits erledigten Tariffrage auch die übrigen Punkte durch die erfolgten Abstimmungen erledigt sein würden, als ein vertragsmässiges Recht ihrer Regierungen in Anspruch nehmen zu dürfen. Dazu gehöre, dass über jene Punkte die noch fehlenden Abstimmungen herbeigeführt und über diejenigen Punkte, worin Einverständniss erzielt sei, ein Kommissionsbeschluss zu Protokoll formulirt werde, welches der demnächstigen Ratifikation der Regierungen zu unterstellen wäre. Sie begehrten hiermit weiter nichts, als die Aufrechthaltung des durch die Natur der Sache nicht weniger als durch die Verträge vorgezeichneten formellen Geschäftsgangs, wofür die Sorge zunächst dem verehrlichen Präsidio obliege, an welches sie, unter eventuellem Vorbehalte weiterer Erklärung, die Frage zu richten sich erlaubten, ob es in der Absicht liege, die Verhandlungen der vierten Revisionskommission jetzt hier in Kontinuität in der soeben beregten Weise zu einem ordnungsmässigen Abschlusse zu leiten?“

Der Vorsitzende erklärte, er werde zunächst mit der Abstimmung weiter vorgehen.

Der Bevollmächtigte für Dänemark: „Da keine Aussichten vorhan-

den, dass durch eine Vertagung der Kommissionsverhandlungen auf unbestimmte Zeit ein anderes Resultat, als bisher, erzielt wird, so muss ich mich gegen eine solche erklären."

Der Bevollmächtigte für Anhalt erklärt, nach seiner Instruktion dem Antrage zustimmen zu können.

Der Vorsitzende: „Es sei demnach durch Stimmenmehrheit beschlossen:

die Konferenzen für jetzt abzubrechen und deren Wiederaufnahme zur geeigneten Zeit auf ergangene Einladung von seiten des Präsidii der Kommission vorzubehalten.

Seinerseits könne er auf die von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg am Schlusse ihrer Erklärung an ihn gestellte Frage eine weitere Erklärung nicht abgeben, als sich auf diesen Beschluss zu beziehen. Es betreffe einen Punkt, über den die Majorität zu beschliessen habe."

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg erklären: „Mit grossem Bedauern entnähmen sie aus der ihnen soeben auf ihre vorhin gestellte Frage gewordenen Erwiderung, dass die voraufgegangene Demarche der Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg ihre störende Wirkung auf die Kommissionsverhandlungen bereits begonnen, insofern die Präsidialleitung der letztern dadurch paralysirt dastehe.

Sie bescheiden sich, dass ihnen, unter diesen Umständen, weitere Mittel nicht zu Gebote ständen, die Verhandlungen der 4. Revisionskommission im ordnungsmässigen Zuge ihrem Abschluss zuzuführen und demjenigen Folge zu verschaffen, was durch die bestehenden Verträge der Kommission ausdrücklich zur Pflicht gelegt sei.

Wenn man einen Abbruch oder eine Vertagung der Verhandlungen, auch bei dem Widerspruch mehrerer Regierungen, dadurch legalisirt halte, dass sich die Mehrzahl der in der Kommission vertretenen Regierungen dafür ausgesprochen habe, so sei darauf zu erwidern, dass von Majoritätsbeschlüssen in der Revisionskommission, abgesehen von der Wahl ihres Vorsitzenden, nicht die Rede sein könne. Gerade der Umstand, dass im Art. 30 der Elbakte für die Wahl des Präsidenten die Stimmenmehrheit als den Ausschlag gebend besonders stipulirt, sonst aber dieses Modus der Schlussziehung in den Verträgen mit keiner Silbe gedacht sei, bestätige es, dass nach der Absicht der Kontrahenten derselbe nur ausnahmsweise für jene Handlung zur Anwendung kommen solle, sonst aber in der Kommission selbst durch die grösste Majorität keinerlei Beschluss gefasst werden könne, sondern dazu Stimmeneinhelligkeit erforderlich sei.

Bei gänzlichem Mangel solcher einhelligen Beschlüsse stelle sich ein förmliches Schlussprotokoll allerdings als völlig entbehrlich dar; that-

sächlich beendigt sei eine jede Verhandlung, von welcher sich der eine Theil im Widerspruch des andern zurückziehe, und dieser thatsächliche Schluss der Verhandlungen der 4. Revisionskommission sei durch das gegenwärtige Protokoll genügend konstatirt.

Auch noch jetzt würden sie bereit sein, an den Verhandlungen bis zur ordnungsmässigen Erledigung der vorliegenden Berathungsgegenstände sich fernerhin zu betheiligen. Würden aber die Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg bei der Absicht, die Verhandlungen jetzt hier in Hamburg nicht weiter fortsetzen zu wollen, beharren, so würden sie (Votanten) zu der Erklärung genöthigt, dass sie die 4. Revisionskommission als dadurch faktisch aufgelöst, die Verhandlungen derselben als für immer geschlossen und ihre Vollmachten als erloschen ansähen, mithin auch ihre Regierungen zur Theilnahme an weiteren Verhandlungen, welche als Fortsetzung der Berathungen der 4. Revisionskommission etwa zu einer spätern Zeit beabsichtigt sein möchten, sich in keiner Weise verpflichtet erachten könnten; wogegen dieselben bereit sein würden, über Zeit und Ort des Zusammentritts der 5. Revisionskommission, sowie über die Stromschaufrage sich im Schriftwege zu verständigen, nachdem eine Beschliessung hierüber in gegenwärtiger Revisionskommission durch die von den Regierungen von Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg, ihr gegenüber, eingenommene Haltung unmöglich gemacht sei.

Gegen das Verfahren, welches, im Widerspruch mit klaren Vertragsvorschriften und den unter den verhandelnden Regierungen bestehenden bundesfreundlichen Beziehungen, zu unberechenbarer Benachtheiligung der Interessen der Schiffahrt, einen so beklagenswerthen Ausgang der Verhandlungen der vierten Revisionskommission zur nothwendigen Folge habe haben müssen, feierlichst protestirend, wollten sie schliesslich ihren Regierungen alle Zuständnisse dagegen noch ausdrücklich gewahrt haben."

Der Bevollmächtigte für Oesterreich: „Der Oesterreichischen Regierung erscheint es, gegenüber der gespannten Erwartung, womit ein grosser Theil der deutschen Handelswelt in Absicht auf die dringend nothwendige Erleichterung des Elbverkehrs den Erfolgen der gegenwärtigen Revisionskommission entgegen sieht, ganz unthunlich, einem Antrage auf den definitiven Abschluss der Kommissionsverhandlungen beizustimmen, so lange nicht im Schoosse der Kommission über den erwähnten weitab wichtigsten Theil ihrer Aufgabe eine allseitig befriedigende Vereinbarung erzielt worden ist; denn nach der Ansicht der Oesterreichischen Regierung hat die Revisionskommission ihre Aufgabe erst dann gelöst, wenn eine hinreichende Ermässigung der hohen Elbzölle zu Stande kommt. Ich bin daher angewiesen, einem Antrage auf gänzlichen Schluss der 4. Revisionskommission nicht beizustimmen, und beharre somit auf der blossen Kommissionsvertagung, in der von den Bevollmächtigten für

Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg in der Kollektiverklärung angedeuteten und nunmehr beschlossenen Weise."

Der Bevollmächtigte für Dänemark: „Er müsse sich gegen einen Majoritätsbeschluss in dieser Angelegenheit erklären und seiner Regierung den freien Beschluss über ihre Massnahmen in dieser Hinsicht zu jeder Zeit vorbehalten."

Der Bevollmächtigte für Preussen: „Wenn von den Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg der, von der Mehrzahl der anwesenden Bevollmächtigten gefasste Beschluss:

«Dass die Konferenzen für jetzt abzubrechen seien,»

aus dem doppelten Grunde angefochten wird, weil derselbe einmal den faktischen Schluss der Verhandlungen involvire, sodann aber auch gegen die konventionellen Bestimmungen verstosse, nach welchen zu allen Beschlüssen der Kommission, mit Ausnahme desjenigen über die Wahl des Präsidenten, Einhelligkeit der Stimmen gefordert werde, — so muss ich hiergegen Verwahrung einlegen. —

Der beschlossene „Abbruch" der Verhandlungen ist effektiv nichts anderes als eine „Vertagung"; diese bedingt aber hinwiederum die Wiederaufnahme oder Fortsetzung der Konferenzen zu einer andern Zeit, und damit zerfällt die Behauptung wegen des faktischen Schlusses in sich.—

Was die Anfechtung des Beschlusses aus Gründen betrifft, die in den Bestimmungen der Elbakte und der dazu vereinbarten additionellen Vorschriften gefunden werden wollen, so kann ich zunächst nicht zugeben, dass, wie behauptet wird, zu allen Beschlüssen der Kommission Stimmeneinhellichkeit gefordert werde. — Die letztere ist nur nothwendig, wenn es sich um Entscheidungen über materielle Fragen handelt, keineswegs aber ist sie auch für sogenannte formalia angeordnet.

Wie bezüglich des Vorsitzes in der Kommission nach Vorschrift des Art. 30 der Elbakte durch Stimmenmehrheit entschieden werden soll, ebenso soll die Kommission auch jedesmal, nach §. 8 des Schlussprotokolls vom 8. Febr. 1854, Zeit und Ort der nächsten Zusammenkunft feststellen, und wenn man die Ansicht der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg für richtig anerkennen wollte, so würde es unmöglich sein, der Bestimmung §. 8 cit. nachzukommen, wenn z. B. ein Mitglied der Kommission gegen die übrigen 8 die nächste Revisionskommission, statt nach 4 oder 5 Jahren erst nach einem unverhältnissmässig langen Zeitraum abgehalten wissen wollte. Ueber solche Fragen, die ausschliesslich formeller Natur sind und lediglich die Geschäftsordnung der Kommission angehen, hat dieselbe per majora endgültig zu entscheiden und auch stets, wie noch die letzten bei der 3. Revisionskommission vorgekommenen Fälle darthun, so entschieden." —

Die Bevollmächtigten für Sachsen, Anhalt und Lübeck stimmen der Erklärung des Bevollmächtigten für Preussen bei.

Der Bevollmächtigte für Hamburg: „Wenn in der zuletzt gefallenen Aeusserung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg die Ansicht zu begründen versucht wird, dass die völlige Resultatlosigkeit der gegenwärtigen Revisionskommission zum Nachtheil der Elbschiffahrt durch den von der Mehrzahl der Kommissionsmitglieder beschlossenen vorläufigen Abbruch der Verhandlungen herbeigeführt sei, so muss hiergegen Verwahrung eingelegt werden. Dieser Abbruch ist, wie in der gemeinsamen Erklärung der Bevollmächtigten für Oesterreich, Preussen, Sachsen, Lübeck und Hamburg nachgewiesen, durch die beharrlich versagte Zustimmung einzelner Uferstaaten zu den vertragsmässig zu gewährenden Herabsetzungen der den Verkehr von der Elbe verdrängenden Elbzölle herbeigeführt worden. Die Verantwortlichkeit für diesen beklagenswerthen Zustand und deren Folgen kann, wie auch in der vorhin angezogenen Kollektiverklärung schon hervorgehoben, nur diejenigen treffen, welche die Revisionskommission in die Lage versetzt haben, die ihr nach Artikel 30 der Elbakte obliegende vertragsmässige Aufgabe in der Hauptsache nicht erfüllen zu können."

Die Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg: „Wenn von seiten des Bevollmächtigten für Preussen aus Vorgängen bei der dritten Revisionskommission die Zulässigkeit von Majoritätsbeschlüssen gefolgert werden wolle, so sei dagegen auf das Protokoll der 39. Konferenz und auf das Schlussprotokoll der ersten Revisionskommission hinzuweisen, woraus klar hervorgehe, dass zu allem, was Kommissionsseitig zu beschliessen, Unanimität auf Grund der von jeder einzelnen Regierung zu jedem einzelnen Punkte des Verhandelten ertheilten Genehmigung erforderlich gehalten sei.

Der letzten Aeusserung des Bevollmächtigten für Hamburg hätten sie die Bemerkung entgegenzustellen, wie es sich von selbst verstehe, dass eine jede Regierung für ihr Verhalten in der Kommission verantwortlich sei; keiner Regierung aber ständen Recht und Beruf zu, andere Regierungen für ihre Handlungen oder Unterlassungen in der vorliegenden Angelegenheit verantwortlich oder ihnen desfalls eine Vorhaltung zu machen."

Der Bevollmächtigte für Hamburg: „Auch nach der eben vernommenen, als zutreffend nicht anzuerkennenden Aeusserung der Bevollmächtigten für Hannover und Mecklenburg müsse der Erklärung inhärirt werden, dass nur durch die von einzelnen Uferstaaten versagte Zustimmung zu den als nothwendig nachgewiesenen Elbzollermässigungen die Revisionskommission in die Unmöglichkeit versetzt sei, die ihr durch Art. 30 der Elbschiffahrtsakte vorgeschriebene Aufgabe zu erfüllen."

Der Vorsitzende: „Unter Bezugnahme auf den von der Majorität heute gefassten Beschluss erkläre ich die Sitzung hiermit für aufgehoben."

# Achter Abschnitt.

## Berichte einiger Handelskammern und der betr. Kommissionen der Preussischen Kammern über die Elbzollfrage.

---

### I. Auszug aus dem Jahresberichte der Kommerzdeputation in Hamburg, den 31. December 1858.

— — „Zu denjenigen Angelegenheiten, welche in diesem Jahre die Aufmerksamkeit der Kommerzdeputation vorzugsweise in Anspruch genommen haben, gehört die Elbzollfrage. Bei ihrer nicht hoch genug anzuschlagenden Wichtigkeit für das kommerzielle Gedeihen unseres Platzes und bei der eigenthümlichen Lage, in welche diese Angelegenheit jetzt durch die letzten Verhandlungen der Elbuferstaaten gebracht ist, erachtet die Kommerzdeputation es für ihre Aufgabe, sich über dieselbe diesmal etwas ausführlicher, als sonst der allgemeine Jahresbericht mit sich bringt, auszusprechen.

Der im Jahre 1814 zwischen den fünf Grossmächten und noch einigen anderen Staaten zu Wien abgeschlossene grosse Völkervertrag, die Wiener Kongressakte, hat bekanntlich in seinen Artikeln 108—116 die allgemeinen Grundsätze aufgestellt, wonach die Schiffahrtsverhältnisse auf Flüssen, welche verschiedene Staaten durchströmen, regulirt werden sollen. Die Elbe ist unter diesen Flüssen ausdrücklich mit aufgeführt. Die Fundamentalbestimmung ist, dass die Schiffahrt auf dem ganzen Laufe dieser Ströme, von dem Punkte an, wo sie schiffbar werden, bis zu ihrer Mündung völlig frei sein und in Bezug auf den Handel niemand solle untersagt werden können. Und wegen der Schiffahrtsabgaben schreibt der Artikel 111 der Akte vor: bei Festsetzung des Tarifs solle von dem Gesichtspunkt ausgegangen werden, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern.

Dass mässige Abgaben, wenn sie nur als Aequivalent für eine sorgsame Unterhaltung und Verbesserung des Fahrwassers erhoben werden, der Schiffahrt, und dadurch dem Handel überhaupt, förderlicher sein können, als gar keine Abgaben bei kläglicher Verwahrlosung des Fahrwassers, das liegt auf flacher Hand, und nur in diesem Sinne kann rationeller Weise jene wichtige Bestimmung verstanden werden. Von einem finanziellen Zwecke der Schiffahrtsabgaben auf den konventionellen Flüssen, auf Kosten der Schiffahrtsinteressen, sagt jene Akte kein Wort.

Wie hat es sich nun aber bisher mit der Anwendung dieser weisen völkerrechtlichen Bestimmung auf die Elbe verhalten?

Die zu Dresden 1821 abgeschlossene Elbschiffahrtsakte, welche einen Normalelbzoll von $27\frac{1}{2}$ Groschen Konventionsmünze per Hamburger Centner und ausserdem eine Abgabe von den Fahrzeugen festsetzte, hat zunächst die erwähnten Bestimmungen wenig berücksichtigt. Nur darin erkennt man eine heilsame Einwirkung derselben, dass Artikel 30 der Elbakte die positive Zusage enthält: es sollen von Zeit zu Zeit zusammentretende Revisionskommissionen Massregeln und Anstalten berathen, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten. Die 1824 zu Hamburg und 1844 zu Dresden abgeschlossenen Additionalakten haben der Schiffahrt wenig genützt. Die Rekognitionsgebühr von den Fahrzeugen hat freilich seit 1844 aufgehört, allein dafür ist der Normalelbzoll auf 33 Sgr. 11 Pfg. per Zollcentner erhöht worden. Es hat freilich schon damals nicht an eindringlichen Vorstellungen von seiten Hamburgs gefehlt, um das Missverhältniss des Elbzolltarifs geltend zu machen; allein es wurde die Thatsache entgegengehalten, dass der Elbverkehr in allen seinen Zweigen von Jahr zu Jahr sich trotz des Elbzolltarifs gehoben habe, dass der Waarentransport auf den konkurrirenden Routen verhältnissmässig noch theurer sei als auf der Elbe, dass zur durchgreifenden Verbesserung des Fahrwassers in nächster Zeit grosse Summen erforderlich sein würden, und anderes.

Im Verlauf der letzten etwa 12 Jahre ist jedoch eine wesentliche Umgestaltung in diesen Verhältnissen eingetreten. Die Landtransitozölle des Zollvereins sind beträchtlich ermässigt, an beiden Seiten der Elbe sind Eisenbahnen entstanden, die sich nach allen Punkten des früheren Elbverkehrgebietes verzweigen, die Weserzölle sind ganz aufgehoben, und endlich hat auch der Sundzoll seit dem 1. April 1857 aufgehört. Dagegen hat eine konventionsmässige Herabsetzung der übermässigen Elbzölle nicht erzielt werden können und das Fahrwasser der Elbe ist trotz allen Zusagen in den letzten Jahren nicht besser, sondern schlechter geworden.

Die in den Jahren 1850 bis 1854 in Magdeburg gepflogenen Verhandlungen der dritten Elb-Revisionskommission haben nur ungenügende Palliativmittel gebracht, und hätten nicht vorher schon mit anzuerkennender Liberalität Preussen, Sachsen und Oesterreich aus eigenem Antriebe für ihre Uferstrecken bedeutende Erleichterungen in ihrer Elbzollerhebung eintreten lassen, so wäre der Elbverkehr mit fast allen wichtigeren Handelsartikeln schon längst völlig unterdrückt worden.

In den letzten Jahren, namentlich seit Aufhebung des Sundzolls, waren indess, aller partiellen Erleichterungen ungeachtet, die Verhältnisse des Elbverkehrs unter dem Druck der Hannoverschen, Mecklenburgischen und Lauenburgischen Elbzölle der Art geworden, dass man endlich mit grösserer Zuversicht einer Abhülfe durch die im Juni dieses Jahres in Hamburg zusammentretende vierte Elb-Revisionskommission entgegensehen zu können glaubte. Die bei den früheren Elbkommissionen aus der angeblichen Prosperität der Elbschiffahrt und der Verbesserung des Fahrwassers abgeleiteten Einwendungen gegen eine umfassende Reform des Elbzollwesens konnten un-

möglich, angesichts der offen vor Augen liegenden Verdrängung der wichtigsten Zweige des Elbverkehrs durch die Höhe der Elbzölle, im Ernste noch geltend gemacht werden. Denn welche Thatsachen konnten überzeugender reden als folgende?

Der konventionsmässige Normalelbzoll von Hamburg nach Magdeburg beträgt per Centner 17 Sgr. 4 Pfg.;

die Eisenbahnfracht dahin (exclusive der Transitzölle) circa $8\frac{1}{2}$ Sgr.;

derselbe Elbzoll nach Dresden 29 Sgr. 10 Pfg.;

die Eisenbahnfracht dahin circa 19 Sgr.;

derselbe Elbzoll nach Prag 33 Sgr. 11 Pfg.;

die Eisenbahnfracht dahin circa 29 Sgr.

Wenn man einwenden wollte, dass der volle Elbzoll, in Folge der vorhin erwähnten liberalen Massregeln Oesterreichs, Sachsens und Preussens, einstweilen nicht vorkomme, und man nur die thatsächliche Elbzollerhebung in Betracht ziehen müsse, so erscheint auch hierbei das Missverhältniss noch immer schlimm genug, um die Elbe, als den durch Zölle am schwersten belasteten schiffbaren Strom der ganzen Erde erscheinen zu lassen. Auf der Elbstrecke von Lauenburg bis Wittenberge — nur etwa 16 Meilen lang — für welche die Wasserfracht höchstens 2 bis 3 Sgr. per Centner gerechnet werden kann, erheben Hannover, Mecklenburg und Dänemark thatsächlich 6 Sgr. 5 Pfg. Normalelbzoll per Centner, also 2 bis 3 mal so viel als die ganze Fracht beträgt, und überdies befindet sich auf dieser Elbstrecke das Fahrwasser an manchen Stellen in einem kläglichen Zustande!

Ueber die praktischen Folgen dieser erdrückenden Elbzollbelastung wird es genügen, hier nur die Eine Thatsache anzuführen, dass der Elbverkehr mit den, dem vollen und dem halben Normalsatz unterliegenden Artikeln von 2,033,000 Centner im Jahre 1845 auf 294,000 Centner im Jahre 1857, also etwa auf den siebenten Theil herabgegangen ist.

Freudige und dankbare Anerkennung verdient es, dass bei dieser unerträglichen Lage des Elbverkehrs die Preussische Regierung gleich beim Beginn der diesmaligen Elbkonferenzen einen wahrhaft zeitgemässen und wirkliche Abhülfe versprechenden Antrag gestellt und durch die allseitige vertragsmässige Verpflichtung der Uferstaaten hierzu nachdrücklich motivirt hat. Es sollten hiernach die jetzt zum $\frac{1}{1}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{5}$ Elbzoll tarifirten Artikel sämmtlich in die $\frac{1}{10}$-Elbzollkasse und die jetzt zu $\frac{1}{20}$ tarifirten in die $\frac{1}{40}$-Elbzollklasse versetzt werden.

Diesem Preussischen Antrage, dessen Ausführung eine redliche Erfüllung der Stipulationen der Wiener Akte und eine wirksame Abhülfe für den Nothstand der Elbschiffahrt sein würde, haben Oesterreich, Sachsen und Hamburg unbedingt beigestimmt.

Leider hat dieser Antrag die entschiedenste Opposition gefunden, und selbst eine wesentliche Beschränkung desselben, nämlich auf eine Reduktion der höheren Elbzollklassen auf die $\frac{1}{4}$-Klasse, von Getreide von $\frac{1}{4}$ auf $\frac{1}{10}$ Elbzoll, und Vereinfachung der übrigen Zollklassen, ein Antrag, zu welchem schliesslich Oesterreich, Preussen, Sachsen, Hamburg und die beiden

Anhaltschen Herzogthümer sich einmüthig vereinigt hatten, hat eine gleich entschiedene Ablehnung von Hannover und Mecklenburg erfahren. Diese beiden Staaten haben sogar ein Eingehen auf das von der Dänischen Regierung gemachte eventuelle Anerbieten einer Herabsetzung des vollen Elbzollsatzes auf die Hälfte und Ermässigung des Elbzolles für Baumwolle und Zink auf ein Viertel aufs Bestimmteste zurückgewiesen.

Das Einzige, wozu Hannover und Mecklenburg aus besonderen bundesfreundlichen Rücksichten sich verstehen wollten, war eine für eine gewisse Zeitdauer abzuschliessende und dann widerrufbare Uebereinkunft, wonach für den direkten Böhmischen Verkehr zwar etwas weiter gehende Erleichterung bewilligt, für den Verkehr nach und von Preussen und Sachsen aber der volle Elbzollsatz nur um $1/3$ ermässigt werden sollte. Da nun die Erfahrung hinlänglich bewiesen hat, dass der Elbverkehr nicht im Stande ist, auch nur den halben Elbzollsatz zu tragen, so ist es einleuchtend, dass die angebotene Ermässigung auf $2/3$ Normalsatz eine gänzlich ungenügende Massregel wäre. Die Kommerzdeputation hat deshalb auch keinen Anstand genommen, dem Senate, der ihre gutachtliche Ansicht hierüber wünschte, aufs entschiedenste abzurathen, hierauf, als auf das Endresultat der diesmaligen Elbkonferenzen, einzugehen. Nicht allein aber von Hamburg, sondern auch von andern Uferstaaten ist dieser Hannover-Mecklenburgische Vorschlag als bei weitem nicht ausreichend erklärt und der vorerwähnte Kollektivantrag, als das geringste Mass der vertragsmässig zu beanspruchenden und zu gewährenden Elbzollerleichterungen, wieder aufgenommen worden.

Infolge der beharrlichen Weigerung Hannovers und Mecklenburgs, ihre Zustimmung zu den auf Grund der Wiener Kongressakte und des Artikels 30 der Elbakte beantragten und mit Evidenz als zur Erhaltung des Verkehrs nothwendig nachgewiesenen Erleichterungen zu ertheilen, ist die vierte Elb-Revisionskommission nach sechsmonatlichen Verhandlungen ganz resultatlos auseinandergegangen.

Was soll und wird nun aber weiter geschehen? Einstweilen freilich haben Hannover und Mecklenburg ihren Willen durchgesetzt, die Elbzölle in ihrem bisherigen exorbitanten Betrage noch fortzuerheben und dadurch ihre Eisenbahninteressen auf Kosten der Elbschiffahrt zu begünstigen. Denn das ist eben das ganz Abnorme, dass zum grossen Theil nicht einmal Rücksichten auf die Elbzolleinnahmen die Aufrechthaltung der bestehenden Elbzölle motiviren, sondern Verhältnisse, welche der Elbschiffahrt völlig fremd sind. Und dies wird offen zugestanden. Man besorgt, dass, wenn dem Elbverkehr die vertragsmässige Erleichterung zu Theil wird und die Flussschiffahrt, namentlich ein lebhafter, gut organisirter Schleppdampfschiffahrtsdienst, in Aufschwung kommt, dann die Hannoverschen Eisenbahnen minder gut rentiren und die Landtransitzölle auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn unhaltbar werden würden. Diese Besorgnisse mögen begründet sein; allein wie kann daraus für einzelne Uferstaaten ein Recht erwachsen, wichtige Verkehrsinteressen anderer Bundesstaaten dauernd auf das empfindlichste zu

beeinträchtigen, vertragsmässigen Verpflichtungen zuwider zu handeln und völkerrechtliche Stipulationen zu verletzen?

Der beharrliche Widerstand Hannovers und Mecklenburgs gegen jede durchgreifende Ermässigung der Elbzölle, ungeachtet des seit 1850 wiederholt und klar nachgewiesenen Bedürfnisses solcher Massregel für die Schiffahrt, hat den Ruin eines früher prosperirenden, wichtigen Gewerbszweiges hauptsächlich herbeigeführt, er hat den Aufschwung der kommerziellen und industriellen Interessen im oberen Elbgebiet, namentlich in Böhmen, wesentlich gehemmt und manche Waarentransporte künstlich auf Wege gedrängt, welche dieselben nicht gewählt haben würden, wenn der Elbverkehr für wichtige Handelszweige nicht thatsächlich unfrei gemacht wäre.

Abseiten der Oesterreichischen wie der Preussischen Regierung, welche bekanntlich beide die Wiener Kongressakte mit abgeschlossen haben, ist es auf das bestimmteste anerkannt worden, dass eine Fortdauer der bisherigen Elbzollverhältnisse im Widerspruche stehe: mit der Elbakte, welche Massregeln zugesagt hat, die nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, — mit dem deutschen Bundesrechte, welches die auf die Flussschiffahrt sich beziehenden Artikel der Wiener Kongressakte vollständig aufgenommen hat, — und endlich mit den völkerrechtlichen Stipulationen dieser Akte, welche vorschreiben, dass bei den Flusszolltarifen die Ermunterung des Handels durch Erleichterung der Schiffahrt massgebend sein soll!

Diesen wohlbegründeten Erklärungen gegenüber wird die lediglich auf Sonderinteressen fussende Konvenienz einzelner Uferstaaten nachgeben müssen, sobald die deutschen Grossmächte in dieser Angelegenheit, die recht eigentlich allgemeine deutsche Interessen der wichtigsten Art betrifft, sich zu ernstlichen Schritten entschliessen, um endlich eine allseitige Erfüllung jener vertragsmässigen Verpflichtungen zu bewirken; oder auch der deutsche Bundestag wird, wenn die Beschwerde über Nichterfüllung des Art. 30 der Elbakte und jener unverjährbaren völkerrechtlichen Fundamentalbestimmungen vor sein Forum gebracht wird, nicht umhin können, eine Abhülfe zu schaffen. Würde dies nämlich nicht der Fall sein, so möchte von fremden Mächten, welche die Wiener Akte mit abgeschlossen und garantirt haben, das ernstliche Verlangen gestellt werden, dahin zu wirken, dass der Elbschiffahrt und damit zugleich dem Handel aller Nationen die ihnen durch bündige völkerrechtliche Bestimmungen zugesicherten Wohlthaten nicht länger wegen unbegründeter Weigerung einzelner Uferstaaten vorenthalten würden. Es ist ein grosser Irrthum, wenn man annimmt, dass die vertragswidrige Bedrückung der Elbschiffahrtsinteressen nur die Elbhandelsplätze treffe. Unmittelbar und am merklichsten werden allerdings diese berührt, allein die Beeinträchtigung trifft indirekt nicht minder auch den Handel fremder Nationen, insofern derselbe sich der mit übermässigen Zöllen belasteten Elbkommunikation bedient oder durch die Höhe solcher Zölle gezwungen wird, andere an sich minder vortheilhafte Routen aufzusuchen. Die von Hannover, Mecklenburg und Dänemark erhobenen oberelbischen Zölle, die Transitozölle auf der Berlin-Ham-

burger Eisenbahn, welche notorisch nichts anderes sind, als die auf diese Bahn transferirten Elbzölle, und endlich der Stader Zoll, der ebenfalls den Bestimmungen der Wiener Akte unterliegt, diese Abgaben zusammen haben in den 10 Jahren von 1848 bis 1857 einen Ertrag von nahezu 9 Millionen Thlr. geliefert, und es ist sicher nicht zu hoch gegriffen, dass von diesen 9 Millionen Thlrn. mehr als 4 Millionen Thlr. den britischen Handel mit Deutschland belastet haben, und zwar nicht nur die Ausfuhr von Grossbritannien nach Deutschland, sondern auch die Einfuhr in Grossbritannien von dort. Welch' ein umfangreicher Handelsverkehr würde sich zwischen Grossbritannien und den produktreichen und gewerbfleissigen Oesterreichischen Ländern ausbilden können, wenn die wichtigste Verbindung eines grossen Theils des Oesterreichischen Kaiserstaats mit dem Welthandel, der mächtige Elbstrom, nicht mehr unter dem Drucke exorbitanter Flusszölle steht? Sollte es wirklich möglich sein, dass die natürliche Verkehrsstrasse zwischen zwei so grossen und mächtigen Staaten, welche beide auf die Beförderung der materiellen Interessen ihrer Unterthanen einen so hohen Werth legen, für viele Verkehrszweige dauernd behindert bleiben muss, weil einzelne Elbuferstaaten meinen, es hänge lediglich von ihrer Anschauungsweise und Konvenienz ab, ob die Stipulationen der Wiener Kongressakte erfüllt werden sollen oder nicht! Diese Uferstaaten haben lange genug, unter Konnivenz der übrigen betheiligten Staaten, die Erhebung hoher Flusszölle gehabt, und die Belastung des Verkehrs dritter Länder, direkt oder indirekt, als bequeme Finanzquelle benutzt, statt die Steuerkraft des eigenen Landes dafür mehr anzuspannen. Es ist wahrlich Zeit, dass diesem jetzt geradezu unerträglich gewordenen Missverhältniss ein Ende gemacht werde!

Die Kommerzdeputation hegt das feste Vertrauen, dass unser Senat die hohe Wichtigkeit der Elbzollfrage in ihrem ganzen Umfange erkennt und kein Mittel unversucht lassen wird, um endlich eine den Verträgen entsprechende Regulirung der Elbzölle herbeizuführen. Nicht minder aber darf auch die Hoffnung gehegt werden, dass wenn die kommerzielle wie rechtliche Sachlage der Elbzollverhältnisse erst allgemeiner bekannt sein wird, die öffentliche Meinung sich laut und immer lauter gegen die Fortdauer dieser vertragswidrigen und unerträglichen Verkehrshindernisse erklären und deren alsbaldige Abstellung fordern wird. Es werden hoffentlich auch ausserhalb Hamburgs die Vertreter von kommerziellen Interessen, die beim Elbhandel betheiligt sind, ihren Regierungen es dringend empfehlen, mit aller Energie darauf zu dringen, dass die dem Handel aller Nationen auf den sogenannten konventionellen Strömen durch die Wiener Kongressakte zugesicherten Erleichterungen endlich auch auf der Elbe zur Ausführung gebracht werden. —

Auch des Stader Zolles ist vorhin als ebenfalls unter die Bestimmungen der Wiener Kongressakte fallend gedacht worden. Die Erhebung dieser Abgabe geschieht jetzt bekanntlich in Gemässheit eines am 13. April 1844, an demselben Tage, wie die Additional-Elbakte, abgeschlossenen Separatvertrages zwischen den Elbuferstaaten, dessen Mitgenehmigung damals Ham-

burg im eigentlichen Sinne des Wortes abgepresst wurde. Hamburg hatte triftigen Grund, einem solchen Vertrage zu widerstreben, denn derselbe war sowol den von der Wiener Akte festgestellten Principien als auch früheren Verträgen entgegen. — Was seitdem den Stader Zoll uns Hamburgern mit Grund noch widerwärtiger gemacht hat, ist der Umstand, dass die Hannoversche Regierung, sich nicht damit begnügend, diese Abgabe vom Handel zu erheben, ohne zum Nutzen der Schiffahrt dafür irgend ein Aequivalent zu gewähren, diese Abgabe unbilligerweise noch dazu benutzt hat, um hieraus einen Differentialzoll zum Nachtheil Hamburgs zu gestalten. Es wäre eine Hamburgs unwürdige Eifersucht, unseren Nachbarhäfen den Verkehr missgönnen zu wollen, den sie durch ihre Anstrengungen bei ehrlicher Konkurrenz sich zu verschaffen wissen, denn die progressive Ausdehnung des Handels kann auch an demselben Flusse mehrere Häfen prosperiren lassen, und die Konkurrenz weckt am besten die Energie aller. Allein es ist keine ehrliche Konkurrenz, wenn die Hannoversche Regierung einmal durch die Aufrechthaltung der exorbitanten oberelbischen Zölle wichtige Verkehrszweige künstlich auf ihre in Harburg mündende Eisenbahn zu leiten sucht und dann ausserdem den nach Harburg bestimmten Ladungen den Stader Zoll erlässt, während derselbe von den in Hamburg ankommenden Ladungen erhoben wird. Es ergibt sich daraus die krasse Unbilligkeit, dass, während Hamburgs Handel dem vollen Drucke des Stader Zolls unterliegt, und die Hamburger Finanzen die Unterhaltung aller zum Besten der Schiffahrt auf der Unterelbe getroffenen kostspieligen Anstalten zu tragen haben, der Harburger Handel diese Anstalten ohne alle Unkosten mitbenutzt, dagegen frei ist vom Stader Zoll, dessen Ertrag den Hannoverschen Finanzen als höchst bequeme Einnahme ohne Aequivalent zugute kommt.

Von seiten Hamburgs muss es daher um so mehr als ein glücklicher Umstand anerkannt werden, dass die fremden Regierungen durch den Stader Zollvertrag von 1844 nicht länger zur Entrichtung dieses mit den Stipulationen der Wiener Kongressakte im Widerspruch stehenden Passagezolles verbunden sind, als etwaige besondere Staatsverträge sie dazu zeitweilig verpflichten. Höchst erfreulicherweise hat diese Erkenntniss im Laufe des gegenwärtigen Jahres in England Eingang und Konsistenz gewonnen und die Kündigung des Englisch-Hannoverschen Handelsvertrages vom Juli 1844 zur Folge gehabt. Ein Parlamentskomité hat bekanntlich am 14. Juli d. J. als 10. und 11. ihrer Resolutionen die Sätze ausgesprochen:

11) Es stellt sich nicht heraus, dass Hannover als Entgelt für den vom britischen Handel erhobenen Stader Zoll irgendeinen Dienst leistet.

12) Wenn der Traktat von 1844, wonach das Vereinigte Königreich verbunden ist, für eine beschränkte Zeitdauer in die Zahlung des Stader Zolls zu willigen, durch die vorbehaltene Kündigung sein Ende erreicht, kann daraus für den britischen Handel nur wenig Nachtheil oder Ungelegenheit erwachsen.

Hiernach, sowie nach den unter den Vernehmungen vor dem genannten Komité sich vorfindenden Aufklärungen, besonders den treffenden Darlegun-

gen von Sir Emerson Tennent, Sekretär beim Handelsamte, wird man die Hoffnung hegen dürfen, dass, ungeachtet aller Gegenbemühungen von seiten Hannovers, die Britische Regierung an den Resolutionen des Parlamentskomité festhalten und nach Ablauf des Vertrages mit Hannover den Stader Zoll nicht mehr anerkennen wird. Wird aber erst von Einer mächtigen Nation diesem ungerechtfertigten Zolle die Anerkennung versagt, so ist die ganze Zollerhebung hinfällig, denn alle Verträge wegen des Stader Zolls enthalten die Klausel der Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation, und wenn die Ladungen unter Einer Flagge nicht mehr zur Entrichtung des Stader Zolls herangezogen werden können, so kann dies auch bei anderen Flaggen nicht mehr stattfinden. Der Stader Zoll und die übrigen Elbzölle stehen aber in inniger Verbindung, und eine weitere Verhandlung über die Stader Zollfrage wird den Engländern sicher die Ueberzeugung erwecken, von welch einer ausserordentlichen Wichtigkeit es für den allgemeinen Handel ist, dass sämmtliche Elbzölle den Bestimmungen der Wiener Kongressakte gemäss regulirt werden. So lange die Uferstaaten selbst unter sich einig waren, oder es doch zu sein schienen, über die Fortdauer der bestehenden Flusszölle und diese den Verkehr noch nicht förmlich von dem natürlichen Wege verdrängten, konnte das Ausland selbstverständlich weniger Notiz von der mangelhaften Ausführung jener völkerrechtlichen Bestimmungen nehmen, allein seit dem Abbruch der letzten Elb-Revisionskommission ist die Sachlage eine ganz andere geworden und die Folgen werden nicht ausbleiben.

---

## II. Jahresberichte über den Gang des Handels, der Industrie und der Schiffahrt Magdeburgs.

Abgestattet von den Aeltesten der Kaufmannschaft.

### Jahr 1852.

— — „Wie wichtig für unsern Strom und somit auch für unsern Platz und das ganze Elbgebiet die möglichst niedrige Normirung der Elbzölle ist, das geht augenscheinlich aus der Zunahme des Elbtransports derjenigen Artikel, welche im Elbzolle auf resp. $\frac{1}{5}$ und $\frac{1}{4}$ des Normalsatzes herabgesetzt sind, namentlich bei Heringen, Südfrüchten, Reis u. s. w. hervor. Es ist unzweifelhaft, dass diese Zunahme einen grossen Umfang gewinnen würde, wenn diese ungerechtfertigte Belastung unseres Stromes auf ein Minimum zur Unterhaltung der erforderlichen Uferbauten und des Fahrwassers ermässigt würde.

Ein Hohes Ministerium ist mit diesem wichtigen Gegenstande durch die während zweier Jahre hier stattgehabten Konferenzen von Bevollmächtigten der Elbuferstaaten vollständig vertraut; wir selbst aber haben denselben in unsern Berichten und Denkschriften an Hochdasselbe schon so oft und so ausführlich behandelt, dass wir uns heute nur darauf beschränken wollen, die Erwartung auszusprechen, dass unter den eingetretenen veränderten Um-

ständen die Hannoversche Staatsregierung zur Zollbefreiung der Elbe geneigt sein, dass sich dann auch Mittel und Wege finden werden, die Regierungen von Mecklenburg und Lauenburg zu denselben Koncessionen zu veranlassen, und dass unsere Hohen Staatsbehörden auf Erreichung dieses höchst wünschenswerthen Zieles unausgesetzt hinarbeiten werden. Die schleunigste Beschlussnahme über die Normirung der Elbzölle auf das angedeutete Minimum muss aber in der Erwägung als eine dringende Nothwendigkeit erscheinen, als nach dem Zustandekommen des Handelsvertrages mit Oesterreich die Transitozölle nach Böhmen gänzlich wegfallen werden.

Beträgt nun jetzt, wie in unserer Eingabe an Ein Hohes Ministerium de dato 29. Januar 1852, auf welche wir Bezug zu nehmen uns erlauben, angeführt, bei Gütern, die direkt zu Wasser von Hamburg mit dem Umschlage in Magdeburg nach Tetschen geführt werden, gegen diejenigen, welche per Eisenbahn hierher bezogen und von hier aus zu Wasser nach Tetschen verladen werden, die Differenz, zu Gunsten des letztern, also unnatürlichern Weges, 3 Sgr. 9 Pfg. per Centner, so wird sich nach gänzlicher Aufhebung der Transitzölle also diese Differenz auf 8 Sgr. 9 Pfg. per Centner erhöhen. Dass dieser Frachtunterschied aber mit einem Verbote des direkten Elbverkehrs, mit einer Umladung in Magdeburg, völlig identisch sein müsste, ist einleuchtend."

„Dampfschiffahrt. Der Verkehr war im letzten Jahre befriedigend, denn

| | | |
|---|---|---|
| es wurden in Summa . . . . . . . . . | 504,534 | Centner |
| gegen 1851 . . . . . . . . . | 308,776 | „ |
| also mehr . . . . . . . . . . | 195,758 | Centner |

bewegt. Das Resultat würde aber noch ungleich günstiger gewesen sein, wenn nicht vom Juli bis November andauernd der Wasserstand der Elbe so ungünstig gewesen wäre, dass in dieser Zeit meistens nur die halbe, theilweise nur der dritte Theil einer Ladung hätte eingenommen werden können, und selbst bei dieser Befrachtung der Betrieb nur durch Ueberwindung grosser Schwierigkeiten ermöglicht werden konnte.

Bezüglich unserer Segelschiffahrt haben wir zu erwähnen, dass im vergangenen Jahre der Transport der Stückgüter durch dieselbe infolge der Elbzollreduktion auf mehrere Artikel etwas zugenommen hat, indem für manche Güterposten, welche früher per Eisenbahn bezogen wurden, nun wieder der Wasserweg benutzt wurde. Unser Schifferstand gibt sich der Hoffnung hin, dass die, sich im laufenden Jahre hier wieder versammelnde Elbschiffahrts-Revisionskommission in dieser Hinsicht weitere erleichternde Schritte thun werde.

Die Frachtlöhne stellten sich von Hamburg auf hier 4 — $4\frac{1}{2}$ Sgr. per Centner in Jacht, und $3\frac{1}{2}$ — 4 Sgr. in Separatladung.

Der Wasserstand der Elbe war bis zum Monat Mai der Schiffahrt günstig; von dieser Zeit an bis zum Schlusse aber so, dass die grösseren Fahrzeuge nur mit halber, höchstens dreiviertel Ladung befrachtet werden konnten."

## 1 8 5 3.

— — „Noch mehr zu beklagen haben wir, dass in der in diesem Jahre hier wieder vereinigt gewesenen Elbschiffahrts-Revisionskommission über die Herabsetzung des Elbzolles für diejenigen Artikel, welche noch dem Normalsatze unterworfen sind, wie verlautet, eine Einigung wieder nicht hat erzielt werden können, und dass die bezüglichen Propositionen an dem Widerspruch der Regierungen von Mecklenburg und Dänemark gescheitert sind. Es bleibt also wieder beim Alten; für uns bleibt für viele der wichtigsten Artikel der wohlfeilste Transportweg verschlossen; das rege Leben, das andernfalls durch Dampf- und Segelschiffahrt sich gestalten würde, kann nicht verwirklicht werden; noch ferner ist unser Strom der am meisten mit Zöllen belastete der deutschen Flüsse und dazu verurtheilt, mehr und mehr zu veröden.

Bei dem Hohen Ministerio haben wir diese Angelegenheit schon so oft zum Gegenstande unserer Beschwerden gemacht, dass wir Neues nicht weiter dafür anzuführen vermögen, müssen aber fürwahr, bei dem hartnäckigen Widerstand der beiden fremden Regierungen, an der endlichen Beseitigung dieser unrechtmässigen Belastung verzweifeln, wenn es Einem Hohen Ministerio nicht endlich doch noch gelingen sollte, den erhobenen Widerspruch zu beseitigen.

Tief zu bedauern haben wir jedoch, dass auch eine Zollbelästigung auf unserm Strome noch fortdauert, — wir meinen die Rekognitionsgebühr, — deren Beseitigung von unserm Hohen Gouvernement allein abhängt. Wir könnten hier nur wiederholen, was wir darüber in unsern früheren Jahresberichten angeführt haben, erlauben uns daher, uns hier einfach darauf zu beziehen und das damals Gesagte vollständig zu bestätigen. Wir bitten aber wiederholt, so dringend wie ganz ergebenst:

> Hochgeneigtest diese unbillige, ja einzig und allein die diesseitigen Unterthanen belästigende, den Handel und die Schiffahrt erschwerende Abgabe des Schleunigsten aufheben zu wollen.“

„Dampfschiffahrt. Ueber den hiesigen Dampfschiffahrtsverkehr können wir leider einen so günstigen Bericht wie für 1852 nicht geben.

Der noch im Februar eingetretene und die bereits begonnene Schiffahrt bis zum April störende Winter, sowie die späterhin, infolge der politischen Verhältnisse eingetretene Stockung im Handel und die, gegen die Konkurrenz der Eisenbahnen immer drückender sich gestaltende Belastung der Schiffahrt durch die Elbzölle, haben so nachtheilig eingewirkt, dass der Gesammtverkehr in 1853 in Summa nur 397,938¼ Centner gegen 504,534 Centner in 1852 betragen hat.

Ueber die Segelschiffahrt im vergangenen Jahre lässt sich Erfreuliches nicht melden. Die hohen Elbzölle, deren Reduktion so zuversichtlich, aber wieder vergebens von der versammelt gewesenen Elbschiffahrts-Revisionskommission erwartet wurde, werden noch länger das Hinderniss einer gedeihlichen Schiffahrt bilden. Diese muss vielmehr immer mehr in Verfall gerathen, jemehr es den, durch jenen Tribut der Schiffahrt geschützten Eisenbahnen gelingt,

der Wasserstrasse auch den ihr noch gebliebenen kleinen Theil des Verkehrs zu entziehen. Es ist unausbleiblich, dass, wenn hierin nicht bald eine Aenderung eintritt, wozu aber leider so wenig Aussicht ist, dann es zu den Seltenheiten gehören wird, noch eine Güterladung von Hamburg hierher expediren zu sehen."

## 1854.

— — „Hier im Norden treten uns als die bedeutendsten Belästigungen kommerzieller Thätigkeit der Sundzoll und die Elbzölle entgegen; beide aus dem Mittelalter stammend, einer Zeit, wo die Regierungen, ohne volkswirthschaftliche Kenntniss oder ohne Rücksichtnahme auf solche, nur darauf bedacht waren, von dem schwachen, sich schwerfällig bewegenden Handel den grösstmöglichsten Vortheil zu ziehen und ihn auf allen seinen Wegen mit Zöllen und Abgaben zu verfolgen. Diese Vexationen mochte der geringe Verkehr damals tragen und der Kaufmann sich in seinen Verkaufspreisen für diese Abgaben entschädigen können. Anders aber jetzt, wo freie Bewegung das Element des Handels geworden ist, wo sich die Verkehrswege vervielfältigt haben und wo die Frachtstrassen veröden, auf denen noch die alten und veralteten Bedrückungen geübt werden.

Das Hohe Ministerium wird sicherlich darauf Bedacht nehmen, dass diese Frage, welche schon vor vier Jahrzehnten in der Wiener Schlussakte, wenigstens für die Flussschiffahrt, ihre Erledigung gefunden hatte, bei dem nächsten, — Gott gebe, bald eintretenden — Friedensschlusse endlich die erwünschte Erledigung finden möge.

Als eine rein innere Flussabgabe besteht noch immer die sogenannte Rekognitionsgebühr fort; wir sind auf unsere wiederholten Beschwerden darüber von des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Excellenz, abschläglich beschieden worden.

Dies kann uns jedoch nicht abhalten, immer wieder und so lange, bis wir Erhörung gefunden haben werden, auf die Unbilligkeit dieser Abgabe, den Angehörigen der andern Elbuferstaaten gegenüber, hinzuweisen und um deren Aufhebung zu petitioniren."

„Bei der Dampfschiffahrt machten sich die ungünstigen Zeitumstände besonders in der ersten Hälfte des Jahres fühlbar, weil von Waaren nur der dringende Bedarf bezogen wurde, also jene Quanta ausblieben, womit der inländische Gewerbtreibende sonst sein Lager auszustatten pflegt. Auf allen Beziehungsplätzen häuften sich unterdessen die Vorräthe und drückten die Preise, wodurch sich endlich in den Sommermonaten ein lebhafteres Geschäft einstellte, welches sich bis zum Schlusse des Jahres für die Dampfschiffahrt auf eine so erfreuliche Weise steigerte, dass sie die Masse der zu expedirenden Güter nicht zu bewältigen vermochte, und dadurch zu dem Resultate kam, dass der Verkehr des Jahres 1854 den, des bis jetzt für das Institut günstigsten Jahres 1852 noch überstieg. — Die Hauptverkehrs-Artikel bildeten naturgemäss diejenigen, welche im Elbzoll unter dem Normalsatze stehen, und zeigen sich dabei recht ersichtlich die gedeihlichen Folgen der, in der

letzten Elbschiffahrts-Revisionskonferenz erreichten, wenn auch nur unerheblichen Ermässigungen des Tarifs.

Welches Gewicht also auch die Dampfschiffahrt auf eine fernere Herabsetzung der den ganzen Elbverkehr bedrückenden Elbzölle legen muss, bedarf keiner erneuerten Darstellung. Dafür ist aber leider dann wenig Hoffnung, wenn bei der Bestimmung beharrt wird, dass die nächste Revisionsperiode erst in vier Jahren eintritt. Da aber die Ausfälle in den Zollkassen bei dieser Position die Nothwendigkeit der Herabsetzung nachweisen, so sprechen wir die Erwartung aus, dass man nicht so lange damit zögern werde. Beispielsweise führen wir zur Bekräftigung des Gesagten an, dass die Dampfschiffahrt in 1853 von Waaren zu dem vollen Elbzolle zu Thal 16,222 Centner, in 1854 dagegen nur 7,064 Centner befördert hat. In den betreffenden Zollstätten werden z. B. die grossen Spielwaarenkisten, welche jetzt des hohen Elbzolles wegen per Eisenbahn nach Hamburg gehen, vermisst werden, nicht minder findet ein erheblicher Ausfall bei Spiritus statt, der für die Dampfschiffahrt, trotz der auf das Minimum von 3½ Sgr. per Centner herabgesetzten Fracht, nur in geringen Quantitäten zu erlangen war, während das Gros der Sendungen per Eisenbahn ging. — Ebenso findet ein bedeutender Ausfall bei den Kaffeesendungen statt, da namentlich die Holländischen Sorten fast ohne Ausnahme über Harburg per Eisenbahn dirigirt wurden, und dadurch der Elbe verloren gingen.

Ueberhaupt stellt es sich heraus, dass fast alle, im Zolltarife hoch impostirten Artikel mehr und mehr den Eisenbahnen zufallen, und wird dieser Transport immer mehr benutzt werden, so lange die unnatürlichen Elbzölle erhoben werden.

Der Umfang der Segelschiffahrt war auch im vorigen Jahre ein beschränkter und nimmt fast alljährlich mehr und mehr ab. — Die seit langen Jahren unter dem Namen „Verschlussjachten" von Hamburg auf hier expedirten Güterladungen haben fast gänzlich aufgehört, weil die ehemals damit verladenen Waaren jetzt, des hohen Elbzolles wegen und bei den sehr mässigen Eisenbahnfrachten, fast alle dieser zufallen. Im vorigen Jahre sind daher von Hamburg nur circa 150 gewöhnliche Ladungen hier angekommen, deren Frachten sich durchschnittlich auf den sehr mässigen Satz von 3¼ bis 3½ Sgr. per Centner stellten. Getreidetransporte gingen nur wenige nach Hamburg, ebenso hat auch die Verladung von Englischen Steinkohlen von da hierher sehr wesentlich abgenommen.

Der Wasserstand der Elbe war im vorigen Jahre ausreichend und konnten die Schiffe fortwährend, mit wenigen Ausnahmen, mit voller Ladung befrachtet werden, nur fehlte es sehr häufig an zu verladenden Waaren und Kohlen.

Der Schifferstand hat es mit Vergnügen gesehen, dass durch die Regierungen ein Dampfbagger zur Instandhaltung des Fahrwassers auf der Elbe angeschafft worden ist.

Derselbe hat eine Zeit lang im Plauenschen Kanal gearbeitet und soll späterhin bei Mühlberg benutzt worden sein.

Ob dieser Bagger so zweckentsprechend konstruirt ist, um auf der Elbe

ein dem jetzigen Bedürfniss entsprechendes Fahrwasser herzustellen und im Gange zu erhalten, lässt sich noch nicht beurtheilen. Indessen spricht der Schifferstand die Ansicht aus, dass für die vollständige Erreichung dieses Zweckes überhaupt Ein Bagger nicht ausreichend sei, vielmehr zwei in Betrieb würden gesetzt werden müssen."

**1 8 5 6.**

— — „Der Einfluss der Elbzölle bei den mit dem vollen Satze belasteten Artikeln ist unverkennbar, während die darin ermässigten uns eine erfreuliche Steigerung des Verkehrs zeigen. Unser Handelsstand kämpft mit gewohnter Beharrlichkeit gegen die Fesseln, die unsere Wasserstrasse belasten, vermag indess in vieler Hinsicht nichts gegen die dadurch erleichterte Konkurrenz der Eisenbahnen. Der lebhafte Wunsch, dass hierin endlich den Ansprüchen der Zeit und der Verhältnisse Rechnung getragen wird, bildet daher das *caeterum censeo* unserer Berichte, weil es eben eine Lebensfrage für unsern Handel ist, und jetzt um so mehr, als die bevorstehende Aufhebung des Sundzolls viele Artikel wieder auf den unnatürlichen Weg über Stettin drängen wird.

Im allgemeinen war der Schiffahrtsbetrieb des verflossenen Jahres ein sehr lebhafter, und herrschte das ganze Jahr hindurch Mangel an ausreichenden Transportmitteln.

Allerdings war der grossentheils niedrige Wasserstand die theilweise Ursache hiervon, da die Perioden, in welchen die Kähne mit voller Ladung fahren konnten, nur sehr kurz andauerten, immerhin aber war der Zufluss der Güter ein sehr bedeutender.

Obgleich die Schiffahrt von hier nach Hamburg infolge der Elbzölle immer mehr abnimmt, da die Stückgüter dem Eisenbahnverkehr zufliessen, so war dies im verflossenen Jahre durch Getreidetransporte und Verladungen von gedarrten Wurzeln weniger bemerkbar.

Auf der Tour von Hamburg nach Magdeburg bildeten Guano, Steinkohlen und Eisen die Hauptartikel und waren die hierbei erzielten Frachten befriedigend; die mit dem vollen Elbzoll belasteten Artikel verschwinden auch auf dieser Tour immer mehr aus dem Elbverkehr."

„Im allgemeinen leidet der Betrieb der Dampfschiffahrts-Gesellschaft schwer unter den bedrückenden Elbzöllen, ausserdem aber durch die mangelhafte Elbregulirung. Durch die seit Jahren vorgenommenen Strombauten ist nicht einmal annähernd jenes normale Fahrwasser erreicht, welches die Uferstaaten in der Elbzoll-Additionalakte verbürgt haben, noch weniger ist der Elbstrom von den auf seinem Grunde liegenden Steinen und Baumstämmen befreit, welchem bedauerlichen Umstande die Gesellschaft im verflossenen Jahre die Verunglückung eines beladenen Fahrzeugs zwischen Meissen und Dresden und eines dergleichen zwischen Sandau und Werben zuzuschreiben hat."

**1 8 5 7.**

— — „Zunächst begrüssen wir die Aufhebung des Sundzolls als Aufhebung eines, den Handel zur Ungebühr beschränkenden Hemmnisses, mit Freuden.

Wir haben keinen direkten Vortheil von dem Wegfall des Sundzolles; doch erfüllt uns die siegreiche Durchführung des richtigen Princips, die wir auch Preussens beharrlicher Mitwirkung verdanken, mit Stolz, und erweckt zugleich die Hoffnung, dass dasselbe Princip, welches den freien Verkehr durch den Sund öffnete, auch die den Handel beschränkenden Flusszölle endlich in Wegfall bringen wird. Die Elbzölle werden, so lange sie bestehen, für uns das *caeterum censeo* bleiben, und wir glauben um so mehr berechtigt zu sein, auf den endlichen und baldigen Wegfall hoffen zu dürfen, als auch auf der Donau der abgabenfreie Verkehr hergestellt ist und für alle andern deutschen Flüsse bedeutende Ermässigungen eingetreten sind. Die Elbe, die verdammt zu sein scheint, die Rolle der Niobe unter den Flüssen zu übernehmen, trägt noch immer für viele und wichtige Artikel den hohen Elbzoll, von dem schon vielfach nachgewiesen ist, dass er trotz der Verheissungen der Wiener Kongressakte die Rheinzölle um das Doppelte überschreite. Nachdem die Rheinzölle um die Hälfte herabgesetzt sind, der volle Elbzoll also viermal so hoch ist, und nachdem die Weserzölle ganz gefallen sind, ebenso wie die Donauzölle, hoffen wir, dass die im Laufe des Jahres zusammentretende vierte Elbschiffahrts-Revisionskommission für die jetzt so sehr gehemmte Fahrt auf der Elbe einem ähnlichen Paragraphen Anerkennung verschaffen wird, wie der §. 19 der neuesten Donauschiffahrtsakte, welcher lautet:

> «Es soll auf der Donau keine Gebühr, welche sich einzig und allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gründet, noch irgend eine Abgabe von den Waaren erhoben werden, die sich am Bord der Schiffe befinden. Demzufolge werden sämmtliche bisher bestehende Gebühren und Abgaben dieser Art, sie mögen was immer für einen Namen haben, und sie mögen im Besitze des Staates, der Gemeinden, Korporationen oder Privaten sich befinden, hiermit gänzlich aufhören.»

Nur ein solcher Paragraph, der die Verheissungen der Wiener Kongressakte endlich wahr machen würde, könnte dem schwer gedrückten Handels- und Schiffahrtsstande an den Ufern der Elbe einen neuen Aufschwung geben.“

„Der Dampfschiffahrt war der abnorm niedrige Wasserstand des verflossenen Jahres noch ungünstiger als im Jahre 1842.

Fehlte es auch nicht an Ladungsgut, so war doch die absolute Unmöglichkeit vorhanden, annähernd nur soviel befördern zu können, um die Betriebskosten zu decken.

Die Elbzölle, die wir oben in der Einleitung besprochen haben, sind ein zu hemmendes Moment für die Dampfschiffahrt, und wir kommen hier nochmals auf den Wunsch zurück, die Konkurrenz der Wasserstrasse gegen die Eisenbahnen frei zu geben; nur in dieser Hoffnung ist der Betrieb der Güterbeförderung auf der Elbe fortgesetzt und noch ausgedehnt worden.

Ebenso ungünstig stellte sich das verflossene Jahr für die Segelschiffahrt heraus. Bereits bei Beginn der Schiffahrt, Ende Februar, war nur ein Wasserstand von 25 Zoll unter 0 am hiesigen alten Pegel und es wurde dadurch die Ableichterung der in Aussicht auf Frühjahrswasser voll beladenen Fahrzeuge bedingt. Im Laufe des Monats März hob sich der Wasserstand bis

auf Nr. 2 über 0, doch dauerte derjenige Stand, welcher als wirklich vollschiffiges Wasser angenommen werden darf, nur bis Anfang Mai, sodass die Elbe im ganzen verflossenen Jahre nur zwei Monate hindurch vollschiffig gewesen ist. Der höchste Wasserstand im ganzen Jahre am hiesigen alten Pegel betrug nur Nr. 2 und 2 Zoll, während in anderen Jahren ein Frühjahrswasserstand von Nr. 12, 16 bis 18 kein ungewöhnlich hoher ist. Der niedrigste Standpunkt der Elbe war in der zweiten Hälfte des November 52 Zoll unter 0 am alten Pegel.

Die erhöhten Frachten brachten den Schiffern nicht wesentlichen Vortheil, da dieselben einestheils durch Ableichtung, anderntheils durch ein ausser Verhältniss, oft über das Doppelte erhöhtes Leutelohn wieder verausgabt werden mussten. Die Transporte von Stückgütern waren für die Segelschifffahrt von Hamburg nach hier im verflossenen Jahre fast ohne Bedeutung, und werden immer geringer werden, wenn nicht die verhoffte Beseitigung der Elbzölle dem Betriebe neuen Aufschwung verleiht.“

## 1858.

— — „Der Verkehr auf der Elbe ist uns durch die Elbzölle verschränkt, unser Packhofsverkehr vermindert sich von Jahr zu Jahr, sodass die städtischen Behörden sich bereits veranlasst gesehen haben, eine Kommission zu ernennen, um der Sache näher zu treten. Es bleibt uns lediglich der Eisenbahnverkehr und es wird uns nicht verargt werden, wenn wir den Klagen des Handelsstandes, die bei diesem wichtigen Verkehrszweige laut geworden sind, hier Raum vergönnen.

Zu den billigeren Kommunikationsgelegenheiten in unserm Vaterlande gehört die ebenfalls erwähnte Flussschiffahrt; leider haben wir, trotz unserer scheinbar günstigen Lage an der schiffbaren Elbe, auch hier Klage zu erheben.

Schon in dem vorigen Jahresbericht musste das Schiffahrtsjahr 1857 als ein sehr ungünstiges bezeichnet werden; das jüngst verflossene Jahr stellt sich demselben ziemlich gleich. Die für ein gedeihliches Wirken der Schifffahrt nöthigste Grundlage, ein günstiger Wasserstand, mangelte fast gänzlich, und es konnten die beiden Perioden eines günstigeren Fahrwassers im März und August der Segelschiffahrt keinen grossen Vortheil bringen, weil dieselben nicht lange genug andauerten.

Der alte Pegel an hiesiger Strombrücke markirte im ganzen verflossenen Jahre nur an 36 Tagen einen Wasserstand über Nr. 0.

Davon kommen 8 Tage auf Monat März, 2 Tage auf Monat April, 22 Tage auf Monat August, 2 Tage auf Monat September und 2 Tage auf Monat December.

Die angeführte Ungunst des Elbwasserstandes stellt sich recht deutlich in nachstehender Tabelle dar:

| | | Der höchste Wasserstand. | Der niedrigste Wasserstand. |
|---|---|---|---|
| Im Monat | Januar . . . . | 17″ unter 0 | 70″ unter 0 |
| „ „ | Februar . . . | 24″ „ 0 | 32″ „ 0 |
| „ „ | März Nr. 5 und | 3″ | 43″ „ 0 |
| „ „ | April Nr. 1 und | 1″ | 25″ „ 0 |
| „ „ | Mai . . . . . . | 5″ „ 0 | 33″ „ 0 |
| „ „ | Juni . . . . . | 17″ „ 0 | 50″ „ 0 |
| „ „ | Juli . . . . . | 20″ „ 0 | 54″ „ 0 |
| „ „ | August Nr. 16 u. | 1″ | 41″ „ 0 |
| „ „ | September Nr. 1 | | 36″ „ 0 |
| „ „ | Oktober . . . . | 32″ „ 0 | 43″ „ 0 |
| „ „ | November . . . | 35″ „ 0 | 48″ „ 0 |
| „ „ | December Nr. 2 | | 43″ „ 0 |

Das Fahrwasser der Elbe ist, wie sich durch die im verflossenen Jahre hervorgetretenen seichten Stellen zu: Auenwerder unterhalb Rogätz, Kehnert, Springheger bei Bittkau, Ferchland, Schelldorfe, Buch, Arneburg, Dalchau, Altenzaun, Dankersbillen, Sandau, Roebel, Neu-Werben, Abbendorf, Pechgrube bei Abbendorf, Camps, Hinzdorf, Bramhorst bei Wittenberge, Wahrenberg, Garbe, Schnackenburg, Elbholz, Vietz an zwei Stellen, Garleben, Alaunsberg bei Umbesand, Hitzacker an zwei Stellen, Stiefelsen an zwei Stellen, Boitzenburg an zwei Stellen, Tespe, Geesthacht und Langegrube oberhalb Hoopte deutlich erwiesen hat, durchaus kein günstiges gewesen und hat bei einem Tiefgange der Kähne von 2 Fuss 6 Zoll oft noch Ableichtungen erfordert, während volle Ladung der Kähne im Durchschnitt einem Tiefgange von 4 Fuss 6 bis 8 Zoll entspricht.

Nach 14 Jahren ist die Tiefe des Fahrwassers von 3 Fuss Rheinländisch, wie solche im §. 53 der am 13. April 1844 zu Dresden geschlossenen Additionalakte für einen Wasserstand bei 63 Zoll unter 0 am hiesigen Pegel (6 Zoll höher als der niedrigste Wasserstand von 1842) verheissen ist, selbst bei einem günstigeren Wasserstande noch lange nicht erreicht.“

„Die Dampfschiffahrt auf der Elbe hat nur ungünstige Frachtergebnisse zur Folge gehabt; sie war genöthigt, auf der Oberelbe die Fahrten auf längere Zeit ganz einzustellen.“

---

## III. Jahresberichte der Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin.

### 1856.

— — „Den fortgesetzten Anstrengungen der Königlichen Staatsregierung ist es zu danken, dass nunmehr die Schiffe frei durch den Sund und die Belte ziehen, ein von unsern sämmtlichen Ostprovinzen mit froher Begeisterung begrüsstes Ereigniss; wir ersuchen die Königliche Staatsregierung um so dringender, auf möglichste Entlastung auch der andern Wasserstrassen, na-

mentlich des Elbstromes, hinzuwirken; denn ohne Ermässigung der Zölle wird der einer grossen Entwickelung fähige Wasserverkehr zwischen den Elbhäfen und Berlin niemals zu dem erwünschten Aufschwung kommen. Eine Herabsetzung der Abgaben in den Artikeln, wo jetzt der volle Elbzoll noch den Verkehr bedrückt, würde sogar den betheiligten Staaten nicht eine Minder-, sondern eine Mehreinnahme verschaffen."

## 1857.

— — „Die im verflossenen Jahre endlich herbeigeführte grosse Massregel der Ablösung der Sundzölle hat der Waarenspedition über Stettin nach den Handelsgebieten, deren Versorgung früher zum Theil Berlin oblag, einen grossen Vorschub geleistet; Berlin ist daher in hohem Grade dabei interessirt, dass die im Juni d. J. bevorstehende vierte Elbschiffahrts-Revisionskommission zu einer wirksamen Massregel für durchgreifende Herabsetzung, wenn nicht Ablösung der Elbzölle führen möge, und haben wir darüber unsere näher motivirten Anträge an die Königliche Regierung gelangen lassen."

## 1858.

— — „Noch viel empfindlicher aber für unsern Handelsstand ist das Scheitern der im vorigen Jahre wieder aufgenommenen Verhandlungen über die Ermässigung der Elbzölle. Hier ist noch immer das Verlangen unbefriedigt, welches Schiffahrt und Handel auf Grund der Art. 108—116 der Wiener Kongressakte und des Art. 30 der Elbakte erhoben haben und bei dem unerträglichen Druck, den die Elbzölle ausüben, fort und fort erheben müssen. Die Elbe ist unstreitig der durch Zölle am schwersten belastete Strom. Bis zu der im Jahre 1844 abgeschlossenen Additionalakte fielen die Missverhältnisse des Elbzolltarifs noch nicht so sehr in das Gewicht; der Elbverkehr stieg, weil keine Strasse konkurrirte. Seitdem aber entwickelten sich Eisenbahnen an beiden Ufern der Elbe; die Weserzölle fielen, die Landtransitzölle wurden ermässigt, der Sundzoll wurde abgelöst. Preussen, Sachsen, Oesterreich erkannten längst, was für den Elbverkehr geschehen müsse, und gewährten diejenigen Erleichterungen, die sie ohne Konkurrenz der übrigen Elbuferstaaten geben konnten. Die dritte Elbschiffahrts-Revisionskommission unterhandelte von 1850—54 in Magdeburg, brachte aber nur unzureichende Ermässigungen der Zölle. Der Handelsstand setzte neue und zuversichtlichere Hoffnungen auf die vierte Elbschiffahrts-Revisionskommission, die vom Juni d. J. bis December tagte. Denn mittlerweile waren die Artikel, die den ganzen oder halben Elbzoll tragen, bis auf den siebenten Theil seit 1845 aus dem Elbverkehr verschwunden, und die Schiffahrt sah sich auf einige massenhafte schwere Artikel beschränkt, für die der Elbzoll bedeutend niedriger gesetzt worden war. Auf der Elbstrecke von Lauenburg bis Wittenberge — 16 Meilen lang — erheben Hannover, Mecklenburg und Dänemark 6 Sgr. 5 Pfg. Normalzoll per Centner, zwei oder dreimal so viel als die Fracht beträgt! Wer könnte solche Zustände erträglich finden, wer hätte nicht erwartet, dass jene drei Regierungen selbst zu einer durchgreifenden

Ermässigung die Hand bieten würden, um ihre Einkünfte zu erhalten, statt dass dieselben jetzt bei der Höhe der Abgaben von den wichtigeren Handelsartikeln immer mehr sinken müssen? In der That traten Preussen, Oesterreich, Sachsen und Hamburg mit den liberalsten Vorschlägen auf, die nur noch $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ Elbzollklassen bestehen lassen wollten, und modificirten sie nachher, um eine Einigung zu erzielen, in einer so weit entgegenkommenden Weise, als es mit den Interessen des Handels und der Schiffahrt irgend verträglich war. Aber Hannover und Mecklenburg wiesen nicht allein diese, sie wiesen selbst die Dänischen Vorschläge zurück, den vollen Elbzoll auf die Hälfte zu ermässigen und Baumwolle und Zink in die $^1/_4$ Klasse herabzusetzen, und boten nichts, als die ungenügende Massregel an, den Normalsatz auf $^2/_3$ zu ermässigen. Die Königliche Regierung erkannte, dass mit einer solchen Massregel dem Elbverkehr nicht genützt sei. Die Verhandlungen der Elbschiffahrts-Revisionskommission wurden abgebrochen. Wir haben uns kürzlich erlaubt, der Königlichen Staatsregierung mit der Aeusserung unseres Dankes für die wohlwollende Wahrnehmung der Interessen des Elbhandels zugleich das ergebenste Gesuch des hiesigen Handelsstandes vorzutragen, unbeirrt durch die bisherigen Hindernisse ihre Bemühungen für die Erleichterung des Handels und der Schiffahrt auf diesem wichtigen deutschen Strome fortzusetzen, und wir hoffen zuversichtlich, dass dieses für den Handel Berlins so bedeutsame Ziel erreicht werden wird."

---

## IV. Jahresberichte der Handelskammer für Halle und die Saalörter.

### 1856.

— — „Ein dauernd besserer und gesunder Zustand der Saalschiffahrt und eine den jetzigen Geschäftszuständen angemessene, so sehr wünschenswerthe weitere Ausdehnung derselben, ist aber nur dann möglich, wenn ihr nicht mehr, wie jetzt, nur die geringen, zu einem niedrigen Elbzollsatz klassificirten, aber auch nur niedrige Frachten tragenden Artikel zum Transport überlassen bleiben, sondern wenn eine allgemeine Ermässigung des Elbzolles und des Bernburger Zolles ihr möglich macht, auch die theureren Material- und Farbewaaren, in Konkurrenz mit den durch jenen Zoll nicht betroffenen Eisenbahnen, zur Verführung zu übernehmen. Das Aufhören des Sundzolles berechtigt in dieser Beziehung zu neuen Hoffnungen.

Dass die Wasserstrasse nicht eine Belastung von $6^3/_4$ Sgr. Elbzoll und circa $^1/_4$ Sgr. Bernburger Zoll tragen kann, während die direkte Eisenbahnfracht von Harburg nach Leipzig $12^3/_4$ Sgr. und $13^3/_4$ Sgr. steht, bedarf keines Nachweises, und eine gleichmässige Behandlung beider Transportmittel ist die mindeste Rücksicht, welche die Erhaltung der alten natürlichen und wichtigen Verkehrsstrasse zu erwarten berechtigt ist."

**1857.**

— — „Ein für den Schiffahrtsbetrieb so höchst unglückliches Jahr musste die Uebelstände, welche denselben drückten, doppelt schwer hervortreten lassen, und wir sehen uns demnach gezwungen, die dringenden Wünsche aufs neue auszusprechen, dass eine Ermässigung der Elbzölle, und für die Saale nicht minder des Bernburger Zolles, endlich der Schiffahrt dieselbe Befreiung gewähren möge, welche die Eisenbahnen geniessen.“

**1858.**

— — „Im allgemeinen bedrückt vor allem der Elbzoll auch die Saalschifffahrt, da er ihr den weiteren Verkehr mit allen vollbesteuerten Artikeln abschneidet. Bei einer direkten Eisenbahnfracht von $12^3/_4$ Sgr. von Hamburg und Harburg bis Leipzig, und $12^1/_4$ Sgr. bis Halle, kann die Schiffahrt unmöglich $6^3/_4$ Sgr. Elbzoll tragen und doch noch konkurriren. Gerade diejenigen besseren Güter, welche am leichtesten noch eine lohnende Fracht tragen können, sind ihr dadurch gänzlich entzogen. Die Handelskammer kann sich also nur allem demjenigen anschliessen, was an anderen Stellen wegen der dringenden Nothwendigkeit der Ermässigung der Elbzölle gesagt ist, und die Königl. Staatsregierung auch ihrerseits um fernere kräftige Hinwirkung auf dieses Ziel dringend bitten.“

---

## V. Jahresbericht der Handelskammer in Breslau.

**1857.**

— — „Mit kaum geringerer Theilnahme als die Wiener Zollkonferenzen wird von uns dem im laufenden Jahre bevorstehenden Zusammentritt der vierten Elbschiffahrts-Revisionskommission entgegengesehen. Wir glauben nicht mit Unrecht der Anwendung derselben Grundsätze und derselben Interpretation der Staatsverträge, welche zu Gunsten der freien Donauschiffahrt geltend gemacht wurden, zu Gunsten einer wirklich freien Elbschiffahrt, d. h. der Aufhebung der Elbzölle, gewärtig sein zu dürfen, mindestens aber würde die Reduktion aller noch mit dem vollen Zollsatze belasteten Artikel, unter denen wir, wie schon früher wiederholt, das für unsere Provinz besonders wichtige Zink hervorheben müssen, anzustreben sein.“

**1858.**

— — „An dem Widerspruche Mecklenburgs, Hannovers und Dänemarks mussten wir die Verhandlungen der vierten Elbschiffahrts-Revisionskommission wegen Beseitigung, bez. Ermässigung der Elbzölle, scheitern sehen. Auch nach aufgehobenem Sundzoll und in Erwartung eines vollständig regulirten Wasserweges zwischen hier und Stettin bleibt die Verbindung unseres Platzes mit der Elbe für viele Artikel, namentlich Zink und Kohlen, überaus wichtig. Es will uns bedünken, als hätten selten einer Sache so laut redende

Thatsachen zur Seite gestanden, wie derjenigen, welche Preussen, Oesterreich, Sachsen und Hamburg vertheidigten. Wie aus dem „Handelsarchiv“ ausführlicher zu ersehen, sank die bei Wittenberge auf der Elbe zum vollen Zoll aufwärts transitirende Gütermenge von 1,243,000 Ctr. in 1824 fast in ununterbrochener Abnahme auf 67,000 Ctr. in 1857 herab. Die Gütermengen zum halben Zoll sanken von 363,000 Ctr. in 1852 auf 126,000 in 1857. Thalwärts nahm der Verkehr zum vollen Zoll von 310,000 Ctr. in 1827 ab bis zu 64,000 Ctr. in 1857, und von 74,000 Ctr. zum halben Zoll in 1852 bis zu 37,000 Ctr. in 1857. Die Unmöglichkeit, die normal-zollpflichtigen Güter auf dem Wasserwege zu transportiren, ist mehr als erwiesen. In 1845 transitirten in Wittenberge 53,625 Ctr. Wein, 365,283 Ctr. Kaffee, 275,615 Ctr. Twiste; 1857 dagegen nur 4096 Ctr. Wein, 36,922 Ctr. Kaffee und 292 Ctr. Twiste. Die niedrig tarifirten Güter zeigen zwar eine stetige Zunahme, indessen abgesehen von der geringeren Erheblichkeit dieser Thatsache für die Schiffahrt, bleibt doch die Steigerung des gesammten Elbverkehrs von circa 8,000,000 Ctr. in 1851 auf circa 11,000,000 Ctr. in 1857 ganz ausser allem Verhältniss mit der Zunahme des konkurrirenden Güterverkehrs auf der Hamburger Eisenbahn, der in derselben Zeit von circa 2,500,000 Ctr. auf 7,000,000 Ctr. gewachsen ist. Thatsache ist ferner, dass bisher jede Ermässigung der Elbzölle eine Steigerung des Verkehrs herbeiführte, und endlich ist als oberster Grundsatz für die gesammte Tarifpolitik „die Beförderung des Verkehrs durch Erleichterung der Schiffahrt“ in Art. 111 der Wiener Kongressakte, bez. Art. 30 der Elbschiffahrtsakte, von den betheiligten Uferstaaten ausdrücklich anerkannt. Was solchen unzweideutigen thatsächlichen wie rechtlichen Verhältnissen gegenüber, die auch wir bereits vor langer Zeit in ausführlicher Denkschrift darzulegen Gelegenheit hatten, die Weigerungen der drei Uferstaaten und ihre etwaigen Entschädigungsansprüche zu bedeuten haben, wollen wir nicht beurtheilen. Wir hegen das unbedingte Vertrauen zu einer hohen Staatsregierung, dass kein Mittel unversucht bleibt, in kürzester Frist zum Ziel zu gelangen. Wenn wir gleichwohl immer wieder von neuem auf den Gegenstand zurückkommen und längst Bekanntes wiederholt vortragen, so geschieht es in Rücksicht auf die Verbreitung der gedruckten Jahresberichte, durch welche dieselben nicht ohne jeden Einfluss auf die öffentliche Meinung bleiben. Dass aber diese bis zur endlichen Abstellung der Elbzölle, wo auch immer das Hinderniss liegen möge, fortwährend lebendig erhalten, bez. immer mehr gewonnen werde, darauf dürfte wohl unablässig Bedacht zu nehmen sein.“

---

## VI. Bericht der Prager Handels- und Gewerbekammer vom 20. Juli 1857.

— — „Die Kammer fühlt sich vom tiefsten Danke durchdrungen für die Auflassung der Zölle an der Elbe und unteren Moldau und für die umfassenden

Ufer- und Regulirungsbauten, welche theils schon ausgeführt, theils noch in der Ausführung begriffen sind, womit die in den Jahresberichten ausgesprochenen Anliegen der Kammer eine so überaus günstige und schnelle Erledigung gefunden haben. Die Kammer sieht hier von den Bauten an der Moldau von Prag aufwärts ab, und erlaubt sich nur auf die Arbeiten an der unteren Moldau bei Mirowitz, dann zwischen den Dörfern Wranian und Lüzec, weiter zwischen Kozarowitz und Wrbno und bei Melnick an der Einmündung der Moldau in die Elbe, und an der letzteren, von Melnick angefangen gegen Unter-Berkowic zu, bei Raudnic, bei Lobosltz und bei Rosawitz nächst Tetschen hinzudeuten, Arbeiten, welche da den Schutz der Uferdecken und die Herstellung bequemer Treppelwege, dort die Beseitigung von Stromschnellen und gefährlichen Wirbeln, bald wieder die Einengung des Fahrwassers, die Sicherung der nöthigen Fahrtiefe oder die Beseitigung von Inseln und Verhütung gefährlicher Eisanschoppungen, theils auch die Anlage geräumiger und sicherer Hafenplätze bezwecken. Alle diese in der Anlage ebenso zweckmässigen, als in der Ausführung musterhaften Bauten wurden in dem kurzen Zeitraume vom Jahre 1851 an projektirt und ausgeführt, und erforderten (mit Hinzurechnung der Kosten für die noch nicht gänzlich vollendeten Regulirungen bei Lobositz und Rosawitz) einen Aufwand von 722,671 Gulden. Rechnet man einen Aufwand von jährlichen 40 bis 50 Tausend Gulden, welche die sogenannten kurrenten Wasserbauten, die Reparaturen und Flussräumungen nothwendig machen, und den Betrag von circa 34,000 Gulden für die Einlösung und Abtragung der Mühlhausener Wehre hinzu, so stellen sich die Gesammtkosten über eine Million Gulden heraus. Wahrlich! solche der Schiffahrt und dem Handel nicht nur des Inlandes, sondern auch des Auslandes gebrachte Opfer sollten den Deutschen Uferstaaten des Elbestromes zur Nachahmung dienen, und sie endlich bestimmen, bis zur Meeresküste hin auf die Zölle zu verzichten, welche wie ein Alp auf dem Elbhandel lasten und mit den liberalen Verkehrsprincipien unserer Zeit und den neueren Staatsverträgen im grellsten Widerspruche stehen."

---

## VII. Berichte der betreffenden Kommissionen des Preussischen Landtages, Session 1859.

### 1. Haus der Abgeordneten.

„Die Aeltesten der Kaufmannschaft zu Magdeburg tragen darauf an, dass das Hohe Haus bei der Königlichen Staatsregierung dringend befürworten wolle, dass diese mit aller Kraft auf den Wegfall, oder doch auf die als vertragsmässige Verpflichtung feststehende wesentliche Ermässigung der Elbzölle hinwirken möge, da solche jetzt den Handel und Verkehr grosser Landstriche drückend hemmten und den Schifferstand mit Ruin bedrohten.

Dieselben erkennen dabei mit vollem Danke die seitherigen Bestrebungen der Königlichen Staatsregierung für den gedachten Zweck an, glauben

aber, dass, nachdem die jetzt versammelt gewesene vierte Elbschiffahrts-Revisionskommission dennoch resultatlos abgebrochen sei, die Verwendung um fernere anderweite kräftige Verfolgung der Angelegenheit dringende Pflicht sei.

Die Petition und die beigefügten Denkschriften führen zur Begründung des Antrags besonders Folgendes an:

> Die Wiener Kongressakte bestimme ausdrücklich, dass die Verhältnisse der gemeinsamen Ströme geregelt werden sollen und dass man bei Festsetzung des Tarifs von dem Gesichtspunkt ausgehen werde, den Handel durch Erleichterung der Schiffahrt aufzumuntern; auch hätten sich durch Beschluss der Bundesversammlung vom 31. August 1820 sämmtliche betheiligte Bundesglieder verbindlich gemacht, diese Grundlagen unverbrüchlich zu befolgen.

Die Elbschiffahrts-Akte vom 23. Juni 1821 habe sodann festgesetzt, dass eine Revisionskommission sich von Zeit zu Zeit von der vollständigen Beobachtung der Konvention überzeugen, Beschwerden abstellen und Massregeln berathen solle, um nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner zu erleichtern.

Die Kommission sei auch zu drei Malen 1824, 1842 und 1850 zusammengetreten und habe sich über Reduktionen des Elbzolls auf einzelne Artikel vereinigt. Bei dem vierten Zusammentritt am 17. Juni 1858 aber habe Preussen in Verbindung mit allen elbaufwärts betheiligten Staaten vergeblich eine weitere Ermässigung der Zölle als eine vertragsmässige Verpflichtung verlangt, denn während selbst Dänemark eine, wenn auch nur sehr geringe, Herabsetzung befürwortet habe, hätten Hannover und Mecklenburg hartnäckig solche Verpflichtung bestritten und bei demnach mangelnder Einigung sei die Konferenz nach 5 Monaten im November erfolglos abgebrochen.

Eingestandenermassen solle nun die Aufrechterhaltung der Höhe der Elbzölle nur als ergiebige Finanzquelle und dazu benutzt werden, der Hannoverschen Staatseisenbahn grössern Gewinn zuzuführen und die Mecklenburgischen Landtransitabgaben sicher zu stellen, während dagegen diese Höhe für Schiffahrt und Handel durch die Verhältnisse unerträglich geworden sei. Wie übertrieben gut diese Finanzquelle sei, ergebe sich daraus, dass in den Jahren 1841 bis 1855 Mecklenburg eine Einnahme von 2,600,000 Rthlr., Lauenburg von 1,680,000 Rthlr., Hannover von der Niederelbe (Stader Zoll) 3,000,000 Rthlr., von der Oberelbe 3,600,000 Rhlr. aus den Taschen der Unterthanen der elbaufwärts belegenen Staaten bezogen habe, und dass diese Einnahme nach dem Durchschnitt der 3 Jahre 1855 bis 1857 für Hannover auf seine Uferlänge von $25,_{91}$ Meilen, 6973 Rthlr., für Mecklenburg auf $3,_{1}$ Meile 40,613 Rthlr. jährlich für die Meile eintrage, während ersteres nur 1365 Rthlr. und letzteres nur 3318 Rthlr. für die Meile jährlich verwendeten.*) Dies zu erlangen und dabei sich doch auch

*) Preussen erhebt zur Zeit kaum 450 Rthlr. per Meile von der Elbschiffahrt und verwendet auf dieselbe gegen 1000 Rthlr. per Meile seines Uferbesitzes.

noch die andern erwähnten Vortheile zu sichern, werde denn der Normalsatz des Elbzolls auf der ganzen Stromlänge für eine grosse Anzahl Waaren auf 1 Rthlr. 3 Sgr. 11 Pfg. erhalten, was häufig den ganzen Eisenbahn-Frachtsatz übersteige. Inbegriffen in diesem Satze werden für solche Waaren auf die 16 Meilen lange, keineswegs in befriedigend fahrbarem Stande erhaltene Strecke des Lauenburg-, Hannover- und Mecklenburgischen Ufers 6 Sgr. 5 Pfg. per Centner Zoll erhoben, während den Eisenbahn-Transport auf dieser Strecke nur 2 Sgr. 6 Pfg. Mecklenburgischer Transitozoll belasten und somit durch diese Mehrbelastung von 3 Sgr. 11 Pfg. den Schiffern, selbst wenn sie nur 2 und 3 Sgr. Fracht nähmen, doch die Konkurrenz unmöglich gemacht wird. Zum Beweise, wie vollständig dadurch der Schifffahrt die voll belasteten Artikel entzogen werden müssen, wird angeführt, dass bei der Beziehung von Hamburg zu Wasser nach Magdeburg und von da durch die Eisenbahn nach Leipzig der Transport des Centners Kaffee 20 Sgr. 9 Pfg., Indigo 1 Rthlr. 6 Pfg. kostet, während die direkte Eisenbahnfracht von Hamburg nach Leipzig nur 18 Sgr. 7 Pfg. und beziehungsweise 19 Sgr. 10 Pf. ist. Baumwolle, welche nur den halben Elbzoll zahlt, werde noch vom Wassertransport ausgeschlossen, da sie auf ersterem Wege 14 Sgr. 5 Pfg., auf letzterem 13 Sgr. 2 Pfg. an Fracht und Zoll koste. Die Wirkung solcher unnatürlicher Belastung habe sich denn auch in den Folgen deutlich gezeigt, und es hätten, nachdem die verschiedenen Elbzoll-Revisionen stattgefunden,

die Elbe bei Wittenberge passirt:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1827 | zum vollen Zoll, | aufwärts | 1,243,000 | Ctr., | niederwärts | 310,000 | Ctr. |
| 1843 | „ „ „ | „ | 1,966,000 | „ | „ | 430,000 | „ |
| 1852 | „ „ „ | „ | 244,000 | „ | „ | 347,000 | „ |
| | „ halben „ | „ | 363,000 | „ | „ | 74,000 | „ |
| 1857 | „ vollen „ | „ | 67,000 | „ | „ | 64,000 | „ |
| | „ halben „ | „ | 126,000 | „ | „ | 37,000 | „ |

Diesem beklagenswerthen Rückgange gegenüber hätte aber die Zunahme der im Zolle ermässigten Artikel bewiesen, welche Entwickelungsfähigkeit die Elbschiffahrt bei irgendwelcher Erleichterung habe und wie dringendes Bedürfniss sie für den Verkehr sei.

Es hätten Wittenberge passirt

aufwärts

zum Zollsatz von

| | $^1/_4$ | $^1/_5$ | $^1/_{10}$ | $^1/_{20}$ | $^1/_{40}$ |
|---|---|---|---|---|---|
| 1827 | 29,000 Ctr., | 1,000 Ctr., | 1,500 Ctr., | 11,000 Ctr., | 47,000 Ctr., |
| 1843 | 493,000 „ | 5,000 „ | 5,000 „ | 19,000 „ | 1,348,000 „ |
| 1852 | 926,000 „ | 178,000 „ | 250,000 „ | 34,000 „ | 4,240,000 „ |
| | | | | | frei 5,000 „ |
| 1857 | 1,292,000 „ | 216,000 „ | 292,000 „ | 24,000 „ | 3,972,000 „ |
| | | | | | frei 18,000 „ |

niederwärts
zum Zollsatz von

| | 1/4 | 1/5 | 1/10 | 1/20 | 1/40 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1827 | 701,000 Ctr., | 11,000 Ctr., | 1,030,000 Ctr., | 72,000 Ctr., | 88,000 Ctr., |
| 1843 | 832,000 „ | 15,000 „ | 1,390,000 „ | 86,000 „ | 692,000 „ |
| 1852 | 693,000 „ | 99,000 „ | 1,445,000 „ | 79,000 „ | 416,000 „ |
| 1857 | 1,967,000 „ | 91,000 „ | 2,103,000 „ | 190,000 „ | 608,000 „ |

Die Steigerung des Gesammtverkehrs sei gewesen, wenn man neben dem geschäftlich und dem Wasserstande nach sehr ungünstigen Jahre 1857 auch das bessere von 1856 ins Auge fasst,

| | aufwärts: | niederwärts: |
|---|---|---|
| 1827 | 1,332,500 Centner, | 2,212,000 Centner, |
| 1843 | 3,836,000 „ | 3,445,000 „ |
| 1852 | 6,239,000 „ | 3,154,000 „ |
| 1856 | 7,804,000 „ | 4,276,000 „ |
| 1857 | 6,007,000 „ | 5,059,000 „ |

Wenn somit die Steigerung der Zahl der minder belasteten Güter den Ausfall an hochbeschwerten ausgeglichen habe, so entspreche doch dieses und der stationäre Zustand der letzten Jahre keineswegs der allgemeinen Entwickelung des Verkehrs und dem Masse, in welchem die Elbgegenden berechtigt seien an demselben Theil zu nehmen; denn während in Hamburg die gesammte Waareneinfuhr im Jahre 1846 10,721,000 Centner betragen habe, wäre dieselbe in 1857 auf 21,305,000 Centner, also um 99 pCt. gestiegen, wogegen von da nach der Ober-Elbe bereits 1846 5,256,700 Centner versendet seien und demnach die Zunahme von da bis jetzt nur eine verhältnissmässig geringe wäre.

In ganz anderer Progression habe sich der Eisenbahn-Verkehr gesteigert; denn es wären beispielsweise auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn

| | von Hamburg abgegangen: | dort angekommen: |
|---|---|---|
| 1850 | 1,182,187 Centner, | 665,550 Centner, |
| 1855 | 2,203,160 „ | 2,486,410 „ |

Der Nachtheil, welcher durch eine solche mit Gewalt herbeigeführte Verkümmerung und Vertheuerung der naturgemässen Verkehrsstrasse für alle mit der Elbe in Beziehung stehenden Gegenden herbeigeführt werde, sei selbstredend ein unberechenbar grosser.

Die unmittelbare Wirkung für Magdeburg sei, dass die Einnahmen für Benutzung des dasigen Packhofs von 40,572 Rthlr. im Jahre 1831 jetzt unter 15,000 Rthlr. heruntergegangen seien, wonach denn ein Schluss auf die mittelbaren Verluste an der Abnahme des Handels gemacht werden könne. Besonders schwer treffen aber auch diese Verhältnisse die Preussische Elbschiffahrt; es sei deren Umfang in stetem Abnehmen und, während 1845 von 7568 Schiffen, welche Wittenberge auf- und niederwärts passirten, 5817, also 77 pCt., unter Preussischer Flagge fuhren, sei dies 1856 von 8758 nur noch mit 4584, also mit 52 pCt. der Fall gewesen.

Preussen habe also ganz besondern Anlass, für Beseitigung des Uebelstandes zu sorgen, und der Wegfall des Sundzolls, die Abschaffung der Weserzölle, die Befreiung der Donau, die Ermässigung der Rheinzölle auf die Hälfte, die Anfechtung, welche der Stader Zoll erfahre, und die bei den Zollvereins-Staaten schwebenden Verhandlungen wegen Aufgebung der Durchgangszölle seien alles Momente, welche dringend unterstützten, dass Preussen auch auf der von den Verhältnissen gebotenen und vertragsmässigen Erleichterung der Elbe unermüdlich und kräftigst bestehen möge.

Die Referenten der beiden Kommissionen mussten ihrerseits anerkennen, dass der angeregte Gegenstand die höchste Beachtung verdiene und dass der Fortbestand der Elbzölle in ihrer jetzigen Höhe eine Vertragswidrigkeit und eine weit über die Interessen Magdeburgs hinausgehende Kalamität ist.

Zur weitern Begründung dieser Ansicht trugen sie vor, dass auch die Staatsregierung solche unbestreitbar theilt und demnach für Beseitigung des schweren Uebelstandes jederzeit thätig bestrebt war. Leider aber ist ein Erfolg immer nur ungenügend und bei den letzten Verhandlungen gar nicht erreicht. In der Hauptsache hat man nur die geringsten Artikel, welche ihrer Massenhaftigkeit und ihrer billigen Preise wegen für den Transport auf den Eisenbahnen durchaus nicht passen, durch Zollermässigung der Elbschiffahrt belassen, und für diese können die Schiffe nur einen kärglichen Frachtlohn erlangen. Die theuren Waaren, wie Twiste, Wein, Kaffee, Taback etc., für welche die Beziehenden bei Freiheit der Elbe eher eine leidliche Fracht bewilligen könnten, und welche namentlich für die so wünschenswerthe Hebung der Dampfschiffahrt erforderlich sind, nicht minder mehrere Hauptartikel, die als Niederwärts-Ladung der Schiffahrt sehr nöthig sind, haben keine Erleichterung erlangen können. So ist namentlich für das Preussische Geschäft von Nachtheil, dass Spiritus und Zink auf dem vollen Zoll gehalten werden. Die ersteren Artikel würden von Hamburg etc. in der Regel zu Schiff zu 4 und 5 Sgr. nach Magdeburg oder Berlin, zu 8—10 Sgr. nach Dresden, und zu 10—12 Sgr. bis an die Böhmische Grenze verladen werden können, wenn nicht die entsprechenden hohen Elbzölle es hinderten. Zink von Berlin nach Hamburg würde $2\frac{1}{2}$ und 3 Sgr. per Centner Fracht zahlen, aber die 6 Sgr. $8\frac{3}{4}$ Pfg. Elbzoll (incl. $3\frac{3}{4}$ Pfg. Preussische Rekognitions-Gebühr), welche dazu kommen, berauben die Schiffe dieser Rückfracht. Dabei sind auch die fremden Staaten keineswegs eifrig in Erhaltung eines guten Fahrwassers und so verarmt der Schifferstand immer mehr, und der Verlust an Nationalvermögen durch die unnatürlichen Sperrungen des schönen und billigen Wasserwegs ist unberechenbar.

Es würde aber der Verkehr auf der Elbe noch viel mehr gelitten haben, wenn nicht Preussen bereits längst seinen Unterthanen seinen gesammten Zoll-Antheil und allen Passirenden 5 Sgr. 6 Pfg. per Ctr. an demselben erlassen hätte, und wenn nicht Sachsen ebenfalls eine wesentliche Restitution darauf gewährte; auf diese liberale Weise tragen zur Zeit beide selbst dazu

bei, den Niederelbischen Staaten ihre Einkünfte zu erhalten, finden dafür aber leider um so schroffern Widerstand und um so konsequenteres Verneinen vertragsmässiger Verpflichtung. Dass es dringend wünschenswerth und nothwendig ist, diesen Widerstand zu heben oder zu brechen, und der Elbe endlich ihre naturgemässe Freiheit und Bedeutung zu schaffen, darüber kann diesseits wol keine Meinungsverschiedenheit sein; — nur das Recht und die Möglichkeit wären näher zu erwägen.

Will man zu diesem Ende die Gründe kennen lernen, welche jene Staaten den Anträgen auf Ermässigung entgegenstellen, so ist man in Ermangelung anderer Unterlagen auf die Aeusserungen in deren offiziöser Presse hingewiesen; diese scheint zuvörderst die Absicht zu haben, den Glauben hervorzurufen, dass nur „das handeltreibende und konsumirende Publikum, welches lieber sein Geld in den Taschen behält, als es für Zölle hingibt, und deshalb ein natürlicher Gegner aller Zölle ist,“ es sei, welches Verlangen nach der Heruntersetzung trage. Die Blätter sagen ferner, „dass die Elbzölle nicht, wie man sagt, unerträglich sind, weil sie an sich zu hoch gestellt sind, sondern weil die Eisenbahnen einige Artikel billiger befördern können, als die Elbkähne; sie brauchten aber nicht nachzuweisen, dass mit der Herabsetzung der Elbzölle auch der Frachtpreis der Eisenbahnen herabgesetzt werden wird, dass voraussichtlich die Elbschiffahrt nicht mit den Eisenbahnen wird konkurriren können, jene also etwa auf ihrem jetzigen Standpunkte bleiben wird; dass mithin das Verlangen nach Ermässigung der Elbzölle weniger die direkte Hebung der Schiffahrt im Auge hat, als das Erlangen niedriger Waarenpreise, und dass, wenn dies erreicht wird, die Konsumenten, d. h. die wirklich mit dem Elbzoll Belasteten, nur einen höchst geringen, kaum zu berechnenden Vortheil daraus haben würden, der eigentliche Vortheil aber lediglich den Handelsständen an der Elbe zugute kommen würde, indem deren Absatzrayon vergrössert würde.“

Auch unterscheiden diese Artikel zwischen „Waaren, die zum Wassertransporte qualificirt sind, und solchen, die hierzu nicht qualificirt sind,“ und meinen, die erstern seien bereits ausreichend im Zolle ermässigt, die letztern hätten eine Ermässigung um so weniger anzusprechen, als thatsächlich der volle Zollbetrag in Folge der von Oesterreich, Preussen und Sachsen freiwillig zugestandenen Nachlässe überhaupt nicht zu entrichten und die Benutzung der Schiffahrt im ganzen deshalb ja auch immer gestiegen sei. Zur rechtlichen Begründung der Weigerung Hannovers und Mecklenburgs wird dann ferner ganz in Abrede gestellt, dass die Artikel 109 — 116 der Wiener Kongress-Akte und 30 der Elbschiffahrts-Akte die Regierungen verpfichteten, die Elbzölle herabzusetzen, wenn die Erleichterung des Schiffahrtsverkehrs es verlange.

Es habe vor jener Akte jeder Staat Stromzölle nach Belieben erhoben; um diesem Uebelstande abzuhelfen, haben die Uferstaaten unter Beschränkung ihrer Hoheitsrechte sich zu jener Akte vereinigt und den Tarif aufgestellt, bei dessen Festsetzung allerdings von dem Gesichtspunkte ausgegangen sei, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern.

Es sei weiter zugesagt, dass Revisions-Kommissionen zusammentreten und nach neuern Erfahrungen Massregeln zur Erleichterung berathen sollten; dass aber die Regierungen auch diese Massregeln genehmigen und demgemäss den Tarif, welcher zur Erfüllung der im Art. 111 der Elbakte eingegangenen Verpflichtung derzeit regulirt sei, nachher weiter ermässigen müssten, davon stehe nirgends ein Wort geschrieben. Auch diejenige Auslegung, wonach die Zölle nicht finanziellen Zwecken, sondern nur als Aequivalent für die Erhaltung des Fahrwassers dienen sollten, verdrehe den Standpunkt; denn die Wiener Kongressakte spreche dies nirgends aus; früher hätte niemand an deren finanziellem Charakter gezweifelt, und nur erst in neuester Zeit hätten freihändlerische Ideen und das sogenannte Naturrecht die richtige Einsicht beeinträchtigt und Staaten veranlasst, die Zölle vom Gesichtspunkte des Aequivalents zu behandeln. Es hätten demnach die Staaten, welche nicht in die Herabsetzung der Elbzölle gewilligt hätten, dadurch keine Vertragspflicht verletzt. Wenn also gemeint werde, dass die Deutschen Grossmächte einschreiten müssten oder der Bundestag sich zu ernstlichen Schritten entschliessen müsse, um Abhülfe zu schaffen, so sei kein Grund dazu, weil eben keine Verpflichtung verletzt sei, — und wenn ausserdem sogar selbst Wünsche laut würden, dass fremde Mächte dahin wirken möchten, dass den Elbuferstaaten die durch völkerrechtliche Bestimmungen zugesicherten Wohlthaten nicht länger vorenthalten blieben, so sei es ganz ungeheuerlich, die Hülfe Fremder für einen Deutschen Strom anzurufen, und so die Deutsche Ehre zu gefährden, nur um den eigenen Säckel zu füllen.

Darf man annehmen, dass Ansichten, wie die hier durch offiziöse Presse ausgesprochenen, auch in den leitenden Kreisen Hannovers und Mecklenburgs Anklang finden, dann ist freilich wenig Hoffnung für eine Verständigung vorhanden. Betrachtet man zuerst den materiellen Theil der Einwürfe, so bedarf es in der That nur einer geringen praktischen Erfahrung und sehr mässiger staatswirthschaftlicher Kenntnisse, um zu beurtheilen, dass jede Hemmung einer so grossen natürlichen Wasserstrasse, jede Verschliessung derselben für einzelne Artikel eine viel weiter greifende Bedeutung hat als den einigen Kaufleuten entgehenden Gewinn, und dass Zollermässigungen, welche die Hemmung heben, nicht etwa nur die durch die Konkurrenz jedenfalls zuletzt den Konsumenten zugute kommende Ermässigung der Preise der betreffenden Artikel zur Folge haben, sondern dass sie durch Belebung der Schiffahrt in alle Verkehrszweige des ganzen Flussgebiets fördernd eingreifen und den Gang des Handels, der durch unbillige Besteuerungen auf theure Umwege gezwungen wird, in seine naturgemässe und sparsamste Richtung zurückführen. Wenn man gegenüber solchen Anforderungen für die Elbe die Behauptung versucht, dass die Transportgegenstände sich theilen lassen in solche, welche für die Schiffahrt passen, und solche, die nicht dafür qualificirt sind, und dass damit nur die Eisenbahnfracht billiger gemacht, die Schiffahrt aber, da sie nicht konkurriren könne, doch nichts gewinnen würde, so ist das in der That sehr naiv. Die Verträge, welche allgemeine

und gleiche Freiheit versprechen, geben sicher keinen Anhalt für solche, einzelne Waaren ausschliessende fürsorgliche Bevormundung, und der jetzige niedrige Stand der Schiffrachten beweist, dass die Schiffahrt unter Beihülfe der auch für ihre Vervollkommnung gemachten Erfahrungen nicht säumen wird, zu Gunsten des Verkehrs und des Publikums diejenigen natürlichen Vorzüge für sich zur Geltung zu bringen, welche ihr den Eisenbahnen gegenüber noch immer verblieben sind; es muss nur dazu eine Last von ihr genommen werden, welche, wie so nichtige Ausflüchte doppelt klar machen, nur darauf berechnet ist, auf Kosten der betreffenden fremden Staatskassen und fremden Unterthanen die eigenen Eisenbahnen und Zolleinnahmen zu begünstigen.

Sollen weiter die vermeinten vertragsmässigen Berechtigungen zu solcher Besteuerung Fremder näher beleuchtet werden, so ist der Rückblick auf die Traktate nicht zu vermeiden.

Die Schlussakte des Kongresses zu Wien vom 9. Juni 1815, als die Grundlage des neuen Deutschen Staatenverbandes, hat in voller Anerkennung der Gerechtigkeit und Nothwendigkeit freier Bewegung auf den gemeinsamen Deutschen Strömen und zur Beseitigung der auf diesen bis dahin lastenden vielseitigen Bedrückungen und Hemmungen Folgendes bestimmt:

> „Art. 108. Die Mächte, deren Staaten durch denselben schiffbaren Strom getrennt oder durchschnitten sind, verpflichten sich, durch gemeinsame Uebereinkunft alles zu regeln, was auf die Schiffahrt des Flusses Bezug hat. Dieselben werden zu diesem Zwecke Kommissare ernennen, welche sich spätestens sechs Monate nach dem Ende des Kongresses versammeln und zur Grundlage ihrer Arbeiten die Principien nehmen werden, die in den nachfolgenden Paragraphen festgestellt sind."
>
> „Art. 109. Die Schiffahrt wird auf dem ganzen Laufe der vorbezeichneten Flüsse vom Punkte ihrer Schiffbarkeit bis zum Ausflusse vollständig frei sein und kann mit Bezug auf den Handel niemand untersagt werden; selbstverständig hat man sich dabei aber nach denjenigen Bestimmungen der Schiffahrts-Polizei zu richten, welche gleichmässig für alle und dem Handel aller Nationen möglichst günstig aufgestellt werden sollen."
>
> „Art. 110 bestimmt, dass das System der Zollerhebung und Polizei auf dem ganzen Strome ein gleiches sein soll."
>
> „Art. 111. Die Schiffahrtsabgaben werden auf gleiche, unveränderliche Weise und so unabhängig (d'une manière uniforme invariable et assez indépendante etc.) von der verschiedenen Beschaffenheit der Waaren festgesetzt, dass eine genaue Prüfung der Ladung nur wegen Betrugs oder Unterschlagung nöthig werden kann. Die Höhe der Zölle, die keinenfalls die jetzt bestehenden übersteigen soll, wird sich nach den örtlichen Verhältnissen (circonstances locales), welche es nicht erlauben, in dieser Beziehung eine allgemeine Regel aufzustellen,

richten. Man wird aber bei Anfertigung des Tarifs von dem Gesichtspunkte ausgehen, den Handel zu beleben (d'encourager le commerce), indem man die Schiffahrt erleichtert, und der für den Rhein geltende Oktroi wird als annähernde Norm (norme approximative) dabei dienen können. Nachdem der Tarif einmal geregelt sein wird, kann er ohne gemeinsame Uebereinkunft der Uferstaaten nicht erhöht und eine Belastung mit irgend andern Zöllen, als den im Reglement bestimmten, nicht eingeführt werden."

„Art. 113. Jeder Uferstaat wird innerhalb seiner Grenzen die Unterhaltung der Leinpfade und die Arbeiten übernehmen, welche im Flussbett nöthig sind, um die Schiffahrt an keinerlei Hindernissen leiden zu lassen etc."

Es wird niemand in Abrede stellen, dass die Fassung dieser Artikel zeigt, wie sehr die hohen Kontrahenten von der Nothwendigkeit, den Verkehr auf den betreffenden Flüssen zu befreien und zu erleichtern, durchdrungen waren, und wenn der von diesem Gesichtspunkt aus anzufertigende Tarif nach örtlichen Verhältnissen regulirt werden sollte, so zeigt das gewiss, dass man keine finanziellen Verhältnisse dabei vorherrschen lassen wollte. Würde aber über diesen Punkt noch irgendein Zweifel sein können, so hebt sich derselbe durch die Verhandlungen der Kommission, welche den von dem Minister v. Humboldt vorgelegten Entwurf der die Rheinschiffahrt betreffenden Artikel berieth.

Der Art. 4 lautete:

„Der so festgestellte Tarif kann nur in gemeinsamer Uebereinstimmung erhöht werden, und die Regierungen der Uferstaaten des Rheins, indem sie von dem Grundsatz ausgehen, dass ihr wahres Interesse darin besteht, die Schiffahrt zu erleichtern und dadurch den Handel in ihren Staaten zu beleben, und dass die auf die Schiffahrt gelegten Zölle vorzugsweise bestimmt sind, die Kosten ihrer Unterhaltung zu decken, verpflichten sich auf das bestimmteste (prennent l'engagement formel), zu solcher Erhöhung nur aus den gerechtesten und dringendsten Gründen zu schreiten etc."

Hierzu lautet das Sitzungs-Protokoll:

„zu Art. 4: Mylord Clancarty schlug vor, dass anstatt zu sagen: dass die auf die Schiffahrt gelegten Zölle vorzugsweise zur Deckung der Kosten für deren Unterhaltung bestimmt seien, es vorzuziehen wäre, als Princip hinzustellen, dass die Zölle nicht als eine Quelle direkter Einnahmen betrachtet werden sollten. Nachdem aber alle Mitglieder der Kommission der Meinung waren, dass man dies Princip nicht voran stellen könne (ne pouvait pas mettre en avant ce principe), und nachdem Herr v. Humboldt besonders bemerkt hat, dass diese Bestimmung zu strikt (trop précise) wäre, als dass die Regierungen sich so die Hände binden lassen könnten,

stand Mylord Clancarty davon ab, über seinen Vorschlag abstimmen zu lassen.“

Die derzeitige Absicht, die Zölle der Hauptsache nach nur zur Deckung der Kosten zu erheben, ohne sich gerade bis auf das Genaueste daran zu binden, geht aus diesen, beziehungsweise auch für die Elbe Geltung habenden Anführungen klar hervor.

Auf Grund der Beschlüsse zu Wien ist sodann die Elbschiffahrts-Akte unterm 23. Juni 1821 geschlossen. Dieselbe wird eingeleitet durch die Worte:

„Nachdem die Wiener Kongressakte die allgemeinen Grundsätze ausgesprochen hat, nach welchen die Schiffahrt auf den Strömen geordnet werden soll, so haben die Staaten, deren Gebiet die Elbe in ihrem schiffbaren Laufe trennt oder durchströmt, beseelt von dem Wunsche, die dadurch dem Handel und der Schiffahrt zugesicherten Vortheile und Erleichterungen baldmöglichst ins Leben zu rufen, den Zusammentritt der Kommission in Dresden veranlasst, um in gemeinschaftlicher Uebereinkunft die für die Schiffahrt auf der Elbe nöthigen Bestimmungen zu treffen.“

Die Akte selbst schliesst sich in ihrem Inhalte wesentlich den Wiener Beschlüssen an und bestimmt in Art. 30, dass von Zeit zu Zeit eine Revisionskommission zusammentreten solle:

Der Zweck und die Wirksamkeit dieser Revisionskommission sind, sich von der vollständigen Beobachtung der gegenwärtigen Konvention zu überzeugen, einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten zu bilden, um Abstellung von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Massregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen. Diese wird jeder Bevollmächtigte bei seiner Regierung zur Bewirkung eines Beschlusses in Vorschlag bringen.

Es sind doch sicher alle Deutschen Mächte noch heute gebunden, die Verpflichtungen der Wiener Bundesakte, wie der darauf gegründeten Verträge ihrem wahren derzeitigen Sinne gemäss im vollen Umfange zu erfüllen. Wie wenig dies bis jetzt bei den Elbzöllen geschehen ist, beweist der Umstand, dass der derzeit als allgemeine Norm hingestellte Rhein-Oktroi bei vollem Zoll die Güter aufwärts mit $0,_{666}$ Rthlr., abwärts $0,_{446}$ Rthlr. per Meile belastet, während solche auf der Elbe $1,_{416}$ Rthlr. [per 100 Meilen gerechnet] zu zahlen haben. Dass aber auf der Elbe die Verpflichtung der Erleichterung der Schiffahrt nicht etwa eine mit der ersten Akte abgeschlossene, sondern ebenso, wie auf dem Rheine, eine nach Massgabe der Erfahrungen und des Bedürfnisses fortschreitende sein sollte, beweist die Anordnung der zum Zwecke der Berathung von Erleichterungen regelmässig wiederkehrenden Revisionskommissionen.

Der Anerkennung des dringendsten Bedürfnisses hat sich die letzte Revisionskommission nicht verschliessen können.

Die fortschreitende Entwickelung der Eisenbahnen hat andere Verhältnisse geschaffen, und diese neuen Erfahrungen müssen nach der Elbakte neue Erleichterungen nach sich ziehen, wie sie Preussen, Oesterreich, Sachsen etc. in entgegenkommendster Weise vorgeschlagen haben. Dass solche Vorschläge der Kommissionen dann den Beschlüssen der einzelnen Regierungen unterliegen, ist selbstverständlich, aber dass diese sich nicht entbrechen können, soweit die Angemessenheit und Nothwendigkeit vorhanden ist, ihre Genehmigung dazu zu geben, wenn anders sie die früher eingegangenen Verpflichtungen und Verträge nicht brechen wollen, und dass die möglicherweise daraus folgende Mindereinnahme an Zöllen, sofern sie nicht unter die Erhaltungskosten zurücktritt, sie von der Verpflichtung nicht entbindet, da ein solcher rein finanzieller Grund, der vorzugsweisen Pflicht der Erleichterung gegenüber, eine Berücksichtigung nicht finden darf, das wird nach den vorgedachten Vertragsverhandlungen keinem Zweifel unterzogen werden können.

Es liegt nun aber hier nicht einmal die Wahrscheinlichkeit vor, dass eine Ermässigung der Elbzölle, die besonders in den mit vollen und höhern Theilsätzen des Zolles belegten Artikeln nothwendig ist, für Hannover und Mecklenburg eine wesentliche Mindereinnahme auf der Elbe herbeiführen werde. Im Gegentheil ist wohl keine Frage, dass, wenn die gegenwärtige Ueberlastung fortdauert und die Staatsregierungen von Preussen, Oesterreich und Sachsen die Opfer, die sie ohne alle Erwiderung von seiten Hannovers und Mecklenburgs schon so lange der Elbschiffahrt gebracht haben, einmal müde würden und sich bewogen finden könnten, von dem Rechte Gebrauch zu machen, auch ihrerseits die vollen, ihnen zukommenden Elbzölle wieder zu erheben, dies eine allgemeine Stockung des Elbverkehrs herbeiführen und die Einnahmen der letztern Staaten wesentlich mindern müsste; es ist ferner nicht zu bezweifeln, dass, ganz abgesehen von der ersten Eventualität, sofern eine Ermässigung für die mit $^1/_1$ und $^1/_2$ Zoll belasteten Waaren nicht eintritt, diese ganz von der Elbe verschwinden und dann also gar keine Einnahme mehr bringen werden, während bei angemessener Heruntersetzung dieser und der sonst noch zu schwer belasteten Artikel der Zufluss der Güter zu der Elbe ein steigender sein und die Menge der Einnahmen deren verminderte Höhe übertragen wird.

Demnach kann gar nicht angenommen werden, dass ein wesentlich finanzielles Interesse an den Elbzolleinnahmen selbst es ist, welches die Ablehnung jener Staaten begründet, sondern es müssen für dieselbe andere Motive angenommen werden. Das aber können dann nur diejenigen Einnahmen sein, welche Hannover und Mecklenburg aus den Eisenbahnen, welche den Staaten gehören, oder wobei sie betheiligt sind, resp. aus dem Landtransitozoll, zufliessen, deren Erhaltung und Erhöhung durch Hemmung der Elbschiffahrt gefördert werden soll.

Einem solchen ganz fremdartigen, finanziellen Interesse zu dienen, ist aber sicher die Wiener Kongress- und Elbschiffahrts-Akte nicht geschlossen, und das traurigste Zeichen Deutscher Zustände würde es sein, wenn jetzt

noch Deutsche Regierungen sich kein Gewissen daraus machten, Verträge willkürlich auszulegen, um so für Partikularzwecke nicht nur fremde Unterthanen, sondern auch die Gnade fremder Regierungen auszubeuten.

So lange solche Zustände, wenn auch nur dem Scheine nach, bestehen, darf man sich nicht wundern, wenn die ausländische Presse mit Hohn derselben gedenkt und wenn fremde Hülfe für Missbrauch gewünscht wird, für welche eigene Hülfe zu finden bis jetzt nicht gelungen ist. Mit bitterm Gefühle muss man in Englischen Blättern lesen:

> Kein Fluss, den wir kennen, hat dasselbe Mass der Misshandlung zu erdulden gehabt, wie die Elbe. Dieser edle Fluss, der in den Gebirgen Böhmens entspringt und eine treffliche Verbindung bildet zwischen den reichen Ländern in dem Herzen Deutschlands und dem Ocean, welcher den Deutschen Namen führt, scheint dazu ausgewählt zu sein, um den Beweis zu führen, was der Mensch zu leisten vermag, wenn es gilt, mittels der ärmlichsten Künste und jämmerlichsten Aushülfen den wohlthätigen Absichten des Schöpfers entgegenzuwirken.

Und anderwärts:

> Wie aber ist es möglich, wird man nun fragen, dass, wenn die Höfe von Berlin, Dresden und Wien mit Hamburg im Verein gegen diese Zölle Einsprache erheben, welche den Handel von dem Flusse vertreiben, der seit Jahrhunderten bis nach Böhmen hinein vorgedrungen ist, wie kann es geschehen, dass unter solchen Umständen diese verderblichen Abgaben beibehalten werden können? Weil — antworten wir mit der Verwunderung, mit welcher das Publikum in England diese Antwort aufnehmen wird — weil vermöge einer nach Massgabe des Wiener Vertrags unter den Uferstaaten abgeschlossenen Konvention Einstimmigkeit nöthig ist, um eine Abänderung zu bewirken, und Hannover und Mecklenburg selbstsüchtigerweise ihre Zustimmung zu dem Vorschlage verweigern, über den sich die Mehrheit der Staaten verständigt hat. Bevor wir aber näher auf eine Sache eingehen, welche lebhaft darthut, wie die wahren Interessen Deutschlands seiner absurden politischen Spaltung geopfert werden, erlauben wir uns zu fragen, was Lord Malmesbury in Bezug auf den Stader Zoll thut etc.

Solchen missachtenden Aeusserungen des Auslandes gegenüber, die in so herber Weise unterstellen, dass hier Deutsche Ehre und Wohl gefährdet werden, nur um den eigenen Säckel zu füllen, und besonders in Anerkennung der schweren Folgen, welche es für einen grossen Theil des Preussischen und Deutschen Vaterlandes nach sich ziehen muss, wenn die jetzigen Elbzölle eine den Verhältnissen und den Verträgen entsprechende Ermässigung nicht finden, ist es nach Ansicht der Referenten gewiss Pflicht für jeden, welchem das Wohl des Vaterlandes zu wahren und zu fördern obliegt, soweit an ihm ist, auf Beseitigung dieses Uebelstandes hinzuwirken, und die-

selben trugen demnach darauf an, dass die beiden Kommissionen dem Hohen Hause vorschlagen möchten, auf Anlass vorliegender Petition seine volle Anerkennung der Nothwendigkeit der Abhülfe und sein warmes Interesse für die Sache auszusprechen und die Petition zur Berücksichtigung an die Staatsregierung zu überweisen.

Bei der hierauf folgenden Berathung erklärten sich die Mitglieder der beiden Kommissionen mit den dargelegten Ansichten durchaus einverstanden. Es wurde von einer Seite der Vorschlag gemacht, gerade die von den Petenten in erster Stelle beantragte Aufhebung der Elbzölle besonders zu befürworten, da bei der von seiten der Mehrzahl der Zollvereins-Regierungen ausgesprochenen Absicht, sämmtliche Durchgangszölle fallen zu lassen und somit den Transito auf anderm Wege ganz frei zu geben, der Elbzoll keinenfalls fortbestehen könne, und neue Klagen über ungerechte Hemmung und Bedrückung der Schiffahrt dann nicht ausbleiben würden. Andererseits hielt man einen solchen Antrag jetzt nicht für räthlich; seine finanziellen Folgen, meinte man, würden nur den Widerstand der dissentirenden Staaten noch verstärken; besonders aber dürfe keinenfalls der Boden der Wiener Verträge verlassen werden, welche die hauptsächlichste Stütze für die Forderungen der Zollermässigung wären und durch welche der Fortbestand eines Zolls, soweit er zum Ersatz der Erhaltungskosten diene, jedenfalls festgesetzt werde, weshalb denn auch nur dieses Mass der Herabsetzung der Zielpunkt der Beantragungen sein könne.

Die anwesenden Herren Kommissarien der Staatsregierung erklärten:

Dass die Staatsregierung die Anträge auf eine gänzliche Aufhebung der Elbzölle nach Lage der bestehenden Verträge nicht für begründet erachte, dass sie aber die Nothwendigkeit der Zollerleichterung für die Elbschiffahrt auf das vollständigste anerkenne, und auch, wie bekannt sei, fortwährend und besonders wieder bei der neuesten Elbschiffahrts-Revisionskommission für die Herbeiführung einer Zollherabsetzung bemüht gewesen sei. Die Staatsregierung habe bei dieser Kommission zunächst beantragt, dass der Elbzoll für alle Artikel, welche jetzt mit $^1/_1$, $^1/_2$, $^1/_4$ und $^1/_5$ des Normalsatzes belegt sind, auf $^1/_{10}$ heruntergesetzt und mit denjenigen Artikeln, welche jetzt $^1/_{10}$ tragen, zu einer Klasse vereinigt, diejenigen aber, welche jetzt $^1/_{20}$ zahlen, mit in die Klasse zu $^1/_{40}$ versetzt würden, so dass demnach nur noch die zwei Sätze zu $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ verblieben wären.

Nachdem dieser Vorschlag aber nicht genügende Unterstützung gefunden, sei man Preussischerseits einem anderweiten Vorschlage beigetreten, alle Güter in drei Klassen zu $^1/_4$, $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ des Normalzolls zu bringen, sei aber bei dem vollständigsten Einverständniss mit den übrigen Staaten an dem fortwährenden Widerstande Hannovers, Mecklenburgs und Lauenburgs auch hiermit gescheitert. Letztere Staaten bestritten das Bestehen einer rechtlichen Verpflichtung zur Zollermässigung, Preussen werde aber an seiner Ueberzeugung, hinsichtlich des Bestehens einer solchen Verpflichtung, festhalten und unablässig bemüht sein, Mittel und Wege zu finden,

um diese Ansicht zur Geltung zu bringen und dem Bedürfniss Rechnung zu tragen.

Beide Kommissionen des Hauses konnten diese Erklärung nur mit besonderer Befriedigung vernehmen und durften die Hoffnung hegen, dass, bei so festem Willen Preussens und der mit ihm darin einigen Elb-Uferstaaten, eine dem Rechte wie der Natur der Verhältnisse widersprechende und die Vernichtung eines wichtigen Theils des Elbschiffahrtsverkehrs unstreitig herbeiführende Höhe der Zölle nicht werde aufrecht erhalten werden können und unter möglichst annähernder Zurückführung auf die für die Erhaltung der Schiffbarkeit des Stroms nöthigen Kosten eine baldige Abhülfe finden werde.

Die Befürwortung des Antrags auf gänzliche Aufhebung der Elbzölle konnte nach Lage der Verhältnisse nicht eintreten, dagegen wurde einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen:

> die Petition der Aeltesten der Kaufmannschaft der Stadt Magdeburg, soweit solche die Ermässigung der Elbzölle betrifft, der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.“

Berlin, den 30. März 1859.

Die vereinigten Kommissionen für Finanzen und Zölle, und für Handel und Gewerbe.

---

## 2. Herrenhaus.

Der Bericht der Finanzkommission des Herrenhauses über die Petition der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Magdeburg, betreffend die Ermässigung der Elbzölle, enthält wesentlich die nämlichen Nachweise und Motive wie der vorstehende Bericht der vereinigten Kommissionen für Handel und Finanzen des Hauses der Abgeordneten. Der Schluss lautet wie folgt:

„Die Herren Regierungskommissarien erklärten ihrerseits:

Die Staatsregierung habe das Bedürfniss, die Elbzölle wesentlich zu ermässigen, fortdauernd anerkannt und habe deshalb auch auf der vierten Elbschiffahrts-Revisionskommission zunächst den Antrag gestellt, alle Güter hinsichtlich des Elbzolles in nur zwei Klassen, zu $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ des Normalsatzes zu ordnen, als aber die Hoffnung aufgegeben werden musste, hierfür Einverständniss zu erzielen, eventuell befürwortet, dass wenigstens nur drei Klassen, zu $^1/_4$, $^1/_{10}$ und $^1/_{40}$ des Normalsatzes beibehalten werden möchten.

Allerdings seien die Verhandlungen der vierten Revisionskommission resultatlos abgebrochen, nachdem auch auf diplomatischem Wege vergeblich ein befriedigendes Ergebniss herbeizuführen versucht worden; die Staatsregierung hoffe indessen Mittel zu besitzen, um dennoch zum Ziele zu gelangen. Mit der Ueberweisung der Petition an die Staatsregierung zur Berücksichtigung seien sie einverstanden.“

Diese sehr allgemein gehaltene Erklärung genügte zwar einzelnen Mitgliedern der Kommission nicht. Von denselben wurden verschiedene durchgreifende Massregeln gegen die widerstrebenden Staaten in Vorschlag gebracht und der Staatsregierung zur Anwendung empfohlen, indess hielt es doch die Kommission nach längerer Berathung nicht für angemessen, diese Mittel hier noch näher zu erwähnen, indem es nicht die Absicht sein könne, die Massregeln der Staatsregierung zu durchkreuzen, die Absicht vielmehr nur dahin ginge, die Bestrebungen der Staatsregierung durch die Zustimmung der Landesvertretung zu unterstützen. Wenn irgendwo, so trete bei der Frage der Flusszölle auf den mehrere deutsche Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen die traurige Zerrissenheit Deutschlands hervor und man dürfe daher hoffen, dass auch die widerstrebenden Staaten der deutschen Nation den Anblick dieses Zwiespalts bald zu ersparen sich entschliessen und es nicht dahin kommen lassen würden, dass sich das Ausland in die Sache einmische und den Deutschen Stämmen zu dem verhelfe, was ihre nationale Wohlfahrt erheische.

Der Staatsregierung müsse im übrigen vertraut werden, dass sie keine Mittel unversucht lassen werde, um eine erhebliche Ermässigung der Elbzölle zu erreichen.

Nach dieser Erörterung trägt die Kommission einstimmig darauf an:

„Das Haus wolle beschliessen:

Die Petition der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Magdeburg vom 18. Febr. d. J. der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen."

Berlin, den 30. März 1859.

**Die Finanzkommission:**

Fürst zu Hohenlohe (Vorsitzender), v. Brand-Lauchstedt, Dr. Brüggemann, Frhr. v. Buddenbrock, Graf zu Dohna-Schlodien, Dr. v. Düesberg, Hasselbach, v. Kleist-Retzow, Graf v. Maltzan, v. Meding, Frhr. v. Oldershausen, Graf v. Schwerin.

---

In beiden Häusern wurden die Anträge der Kommissionen angenommen.

---

# Neunter Abschnitt.

## Tabellarische Uebersichten zur Erläuterung der Elbzollverhältnisse. 1827—1858.

I. Verzeichniss der wichtigeren Artikel nach den verschiedenen Elbzollklassen.

II. Uebersicht der wirklichen Elbzoll-Erhebungsweise nach den verschiedenen Routen, 1851—1859.

III. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge im allgemeinen, in den Jahren 1827—1858.

IV. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge von und nach Sachsen, in den Jahren 1845—1858.

V. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge von und nach Böhmen, in den Jahren 1845—1858.

VI. Vergleichende Zusammenstellung des Güterverkehrs auf der Oberelbe beim Preussischen Hauptzollamte Wittenberge aufwärts und auf der Berlin-Hambg. Eisenbahn nach Preussen und weiter.

VII. Vergleichende Zusammenstellung des Güterverkehrs auf der Oberelbe bei Wittenberge abwärts und auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn von und über Preussen.

VIII. Uebersicht der Erträge der Elbzölle, des Stader Zolls und der Transitozölle auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie über die verwendeten Kosten für Bauten am und im Elbstrome.

## I. Verzeichniss der wichtigeren Artikel nach den verschiedenen Elbzollklassen.

### Zum vollen Elbzollsatze:

Apotheker- und Droguerienwaaren (excl. der speciell aufgeführten).
Blei- und Zinkweiss in der Auffahrt.
Chemische Fabrikate.
Cichorien.
Effekten und Hausgeräthe.
Farbewaaren (Indigo, Cochenille etc.).
Fruchtsaft und eingemachte Früchte.
Garne, aller Art.
Gewürze.
Honig.
Kakao.
Kaffee.
Kurze Waaren.
Lumpen.
Manufakturwaaren.
Maschinen.
Perlmutterschaalen.
Seife.
Spirituosen aller Art.
Südfrüchte, frische.
Taback und Tabacksfabrikate.
Wein.
Zink und Zinkbleche.
Zinn.
Zucker u. a. A.

### Zum halben Elbzollsatze:

Baumwolle ..................(seit 1852).
Blei- und Zinkweiss in der Niederfahrt ..............(seit 1852).
Cichorien, präparirte ........(seit 1854).
Eisenwaaren u. Maschinentheile in der Auffahrt ...........(seit 1852).
Häute und Felle, rohe.......(seit 1852).
Holzwaaren, feine und hölzerne Spielsachen ...............(seit 1852).
Kali, chromsaures ...........(seit 1852).
Krapp, Krappwurzel und Garancine ...................(seit 1852).
Oel, Rüb-, Lein- und Mohnöl (seit 1852).
Papier in der Auffahrt.......(seit 1852).
Reis.........................(seit 1852).
Salpeter, anderer als roher Südseesalpeter ...............(seit 1854).
Schellack ...................(seit 1852).
Schmalte und Zaffern ........(seit 1852).
Südfrüchte, trockene.........(seit 1852).
Terra japonika und Katechu..(seit 1852).
Weinstein...................(seit 1852).
Zündhölzer und Zündrequisite (seit 1854).
u. a. A.

### Zum viertel Elbzollsatze:

Alaun.
Arsenik......................(seit 1852).
Bimstein.
Blei.
Chlorkalk.
Eisen und Stahl, Eisenschienen, Bleche und Draht, sowie grobe Geräthe.
Farbehölzer.................(seit 1848).
Flachs und Hanf.
Getreide, Hülsenfrüchte und Saamen aller Art.
Glas und Glaswaaren.
Glätte.
Gummi aller Art ............(seit 1852).
Harz .......................(seit 1848).
Hopfen.
Kupfer und Messing .........(seit 1852),
Leim.
Leinen, in der Niederfahrt...(seit 1852).
Mehl und Mühlenfabrikate.
Nutzhölzer, fremde, u. Korkholz (seit 1852).
Oel, Baum- und Palmöl .....(seit 1848).

Papier, in der Niederfahrt ... (seit 1852).
Quercitron ... (seit 1848).
Salz.
Salzsäure.
Schafwolle ... (seit 1854).
Schwefelsäure ... (seit 1848).
Sirup ... (seit 1854).
Stärke und Kartoffelmehl ... (seit 1852).
Sumach ... (seit 1848).
Talg und Talgöl.
Vitriol.
Wagenschmiere u. a. A.

**Zum fünftel Elbzollsatze:**

Bier und Essig.
Borke.
Kurkume.
Fustagen.
Gallen und Knoppern.
Haare und Borsten.
Holzwaaren, grobe.
Hörner.
Knochenkohle, ungebrauchte, und Beinschwarz ... (seit 1852)
Marmorfliesen.
Oelkuchen ... (seit 1852).
Pottasche ... (seit 1852).
Sauerkohl.
Schwefel ... (seit 1848).
Soda und Sodaasche ... (seit 1848).
Thran ... (seit 1848).

**Zum zehntel Elbzollsatze:**

Backobst ... (seit 1854).
Eisen, altes Brucheisen.
Erdenwaaren und Steingut.
Erdfarben und Farbeerden ... (seit 1852).
Graphit und Braunstein ... (seit 1852).
Heringe ... (seit 1848).
Holz, europäisches Nutzholz u. Korbruthen.
Knochen.
Kreide.
Mineralwasser.
Pech und Theer.
Runkelrübensirup ... (seit 1852).
Schiefertafeln.
Südseesalpeter ... (seit 1848).
u. a. A.

**Zum zwanzigstel Elbzollsatze:**

Asphalt ... (seit 1852).
Blutdünger.
Brennholz.
Cichorienwurzeln.
Gips.
Heu.
Kalk.
Kartoffeln.
Nüsse.
Obst, frisches.
Rohr.
Runkelrüben-Blätter und Wurzeln u. a. A.

**Zum vierzigstel Elbzollsatze:**

Cement, Trass und Tuffstein.
Dachschiefer.
Erden aller Art.
Feldspath.
Glasbrocken.
Guano.
Kalk und Gipssteine.
Knochenkohle, gebrauchte ... (seit 1854).
Mühlsteine.
Schwerspath.
Steine, gemeine, aller Art.
Steinkohlen und Koaks.
Zuckererde
u. a. A.

## II. Uebersicht der wirklichen Elbzoll-Erhebungsweise nach den verschiedenen Routen, 1851—1859.

Als Normalsatz per Zollcentner

| | sind konventionsmässig zu erheben berechtigt: | | erhoben aber thatsächlich | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | von und nach Preussen (Magdeburg, Berlin etc.) | | von und nach Sachsen | | | | | | von und nach Böhmen | | | | | |
| | | | | | mit Umladung in Preussen | | ohne Umladung | | | | mit Umladung | | | | ohne Umladung | |
| | | | | | | | aufwärts | | niederwärts | | in Preussen | | in Sachsen | | | |
| | Sgr. | ₰ | Sgr. | ₰ | Sgr. | ₰ | Sgr. | ₰ | Sgr. | ₰ | Sgr. | ₰ | Sgr. | ₰ | Sgr. | ₰ |
| Lauenburg | 1 | — | 1 | — | | | | | | | | | | | | |
| Mecklenburg | 2 | 3 | 2 | 3 | 6 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 |
| Hannover | 3 | 2 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | |
| Preussen | 16 | 7 | — | 3¾ | — | 5 | 2 | 8 | 2 | 8 | 8 | 5 | 11 | 1 | 11 | 1 |
| Anhalt | 2 | 6 | — | — | — | — | 2 | 6 | 2 | 6 | — | — | 2 | 6 | 2 | 6 |
| Sachsen | 6 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 2⅖ | 3 | 1⅕ | 4 | 2⅖ |
| Oesterreich | 2 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ueberhaupt | 33 | 11 | 6 | 8¾ | 6 | 10 | 11 | 7 | 11 | 7 | 19 | ⅖ | 23 | 1⅕ | 24 | 2⅖ |
| Davon ab an Sächsischen Restitutionen | — | — | — | — | — | — | 3 | 10 | 2 | 6 | — | — | 3 | 10 | — | — |
| Bleibt | — | — | 6 | 8¾ | 6 | 10 | 7 | 9 | 9 | 1 | 19 | ⅖ | 19 | 3⅕ | 24 | 2⅖ |

## III. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge, in den Jahren 1827—1858.

**Gesammtverkehr. Auffahrt.**

| Jahr. | Zum vollen Satze. Centner. | Zum 1/2 Satze. Centner. | Zum 1/4 Satze. Centner. | Zum 1/5 Satze. Centner. | Zum 1/10 Satze. Centner. | Zum 1/20 Satze. Centner. | Zum 1/40 Satze. Centner. | Frei vom Elbzoll. Centner. | Gesammtquantum. Centner. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1827 | 1,243,000 | — | 29,000 | 1,000 | 1,500 | 11,000 | 47,000 | — | 1,332,500 | 1827 |
| 1828 | 1,295,000 | — | 53,000 | 3,000 | 4,000 | 17,000 | 40,000 | — | 1,412,000 | 1828 |
| 1829 | 1,280,000 | — | 78,000 | 2,200 | 1,000 | 7,000 | 50,000 | — | 1,418,200 | 1829 |
| 1830 | 1,580,000 | — | 56,000 | 1,600 | 2,400 | 11,000 | 29,000 | — | 1,680,000 | 1830 |
| 1831 | 1,520,000 | — | 58,000 | 1,000 | 500 | 5,000 | 38,000 | — | 1,622,500 | 1831 |
| 1832 | 1,720,000 | — | 94,000 | 1,500 | 1,200 | 4,500 | 53,000 | — | 1,874,200 | 1832 |
| 1833 | 1,580,000 | — | 80,000 | 1,500 | 2,000 | 7,000 | 75,000 | — | 1,745,500 | 1833 |
| 1834 | 1,380,000 | — | 57,000 | 1,300 | 1,500 | 10,000 | 62,000 | — | 1,511,800 | 1834 |
| 1835 | 1,360,000 | — | 60,000 | 1,700 | 4,000 | 13,000 | 114,000 | — | 1,552,700 | 1835 |
| 1836 | 1,500,000 | — | 63,000 | 2,000 | 7,000 | 37,000 | 135,000 | — | 1,744,000 | 1836 |
| 1837 | 1,600,000 | — | 74,000 | 1,000 | 3,000 | 50,000 | 210,000 | — | 1,938,000 | 1837 |
| 1838 | 1,870,000 | — | 79,000 | 5,000 | 2,000 | 25,000 | 430,000 | — | 2,411,000 | 1838 |
| 1839 | 1,620,000 | — | 93,000 | 5,000 | 3,000 | 40,000 | 780,000 | — | 2,541,000 | 1839 |
| 1840 | 1,788,000 | — | 331,000 | 6,500 | 4,000 | 14,000 | 784,000 | — | 2,927,500 | 1840 |
| 1841 | 1,678,000 | — | 239,000 | 6,800 | 1,500 | 29,000 | 1,023,000 | — | 2,977,300 | 1841 |
| 1842 | 1,794,000 | — | 462,000 | 5,000 | 4,000 | 27,000 | 819,000 | — | 3,111,000 | 1842 |
| 1843 | 1,966,000 | — | 493,000 | 5,000 | 5,000 | 19,000 | 1,348,000 | — | 3,836,000 | 1843 |
| 1844 | 1,824,000 | — | 398,000 | 7,000 | 4,000 | 33,000 | 1,053,000 | — | 3,319,000 | 1844 |
| 1845 | 1,999,326 | — | 717,098 | 31,004 | 8,027 | 8,999 | 1,774,156 | 505 | 4,539,115 | 1845 |
| 1846 | 1,850,194 | — | 671,501 | 20,055 | 9,166 | 8,961 | 2,145,890 | 1,771 | 4,707,538 | 1846 |
| 1847 | 1,282,111 | — | 938,402 | 18,977 | 12,238 | 12,474 | 2,872,609 | 2,918 | 5,139,729 | 1847 |
| 1848 | 699,616 | — | 515,721 | 66,516 | 85,879 | 12,276 | 3,102,652 | 7,096 | 4,489,756 | 1848 |
| 1849 | 637,047 | — | 400,508 | 148,382 | 151,606 | 28,951 | 2,381,304 | 607 | 3,748,405 | 1849 |
| 1850 | 541,938 | — | 526,013 | 161,743 | 140,405 | 23,748 | 3,714,912 | 2,119 | 5,110,878 | 1850 |
| 1851 | 453,276 | — | 552,478 | 147,033 | 116,500 | 27,280 | 4,029,957 | 3,855 | 5,330,379 | 1851 |
| 1852 | 243,806 | 362,643 | 925,828 | 177,707 | 249,787 | 34,444 | 4,239,713 | 4,937 | 6,238,865 | 1852 |
| 1853 | 223,630 | 203,283 | 658,622 | 162,082 | 262,409 | 29,271 | 3,742,674 | 4,800 | 5,286,771 | 1853 |
| 1854 | 202,545 | 272,368 | 1,089,382 | 275,816 | 307,189 | 46,372 | 3,078,841 | 6,220 | 5,278,733 | 1854 |
| 1855 | 263,123 | 302,869 | 1,368,127 | 245,578 | 367,398 | 28,426 | 3,765,689 | 10,233 | 6,351,443 | 1855 |
| 1856 | 158,208 | 229,183 | 1,956,725 | 213,232 | 380,814 | 15,395 | 4,830,051 | 20,554 | 7,804,162 | 1856 |
| 1857 | 67,074 | 125,904 | 1,291,832 | 215,330 | 292,372 | 24,256 | 3,972,232 | 17,655 | 6,006,655 | 1857 |
| 1858 | 69,067 | 141,733 | 1,179,865 | 186,114 | 294,440 | 31,620 | 6,336,312 | 8,471 | 8,247,622 | 1858 |

## Gesammtverkehr. Niederfahrt.

| Jahr. | Zum vollen Satze. Centner. | Zum 1/2 Satze. Centner. | Zum 1/4 Satze. Centner. | Zum 1/5 Satze. Centner. | Zum 1/10 Satze. Centner. | Zum 1/20 Satze. Centner. | Zum 1/40 Satze. Centner. | Frei vom Elbzoll. Centner. | Gesammtquantum. Centner. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1827 | 310,000 | — | 701,000 | 11,000 | 1,030,000 | 72,000 | 88,000 | — | 2,212,000 | 1827 |
| 1828 | 356,000 | — | 930,000 | 8,000 | 1,030,000 | 76,000 | 147,000 | — | 2,547,000 | 1828 |
| 1829 | 230,000 | — | 2,005,000 | 12,000 | 690,000 | 90,000 | 90,000 | — | 3,117,000 | 1829 |
| 1830 | 265,000 | — | 2,000,000 | 13,000 | 460,000 | 170,000 | 70,000 | — | 2,978,000 | 1830 |
| 1831 | 304,000 | — | 1,650,000 | 9,000 | 365,000 | 82,000 | 68,000 | — | 2,478,000 | 1831 |
| 1832 | 218,000 | — | 810,000 | 18,000 | 500,000 | 57,000 | 115,000 | — | 1,718,000 | 1832 |
| 1833 | 337,000 | — | 930,000 | 14,000 | 678,000 | 64,000 | 140,000 | — | 2,163,000 | 1833 |
| 1834 | 267,000 | — | 614,000 | 10,000 | 680,000 | 70,000 | 67,000 | — | 1,708,000 | 1834 |
| 1835 | 308,000 | — | 309,000 | 12,000 | 704,000 | 47,000 | 118,000 | — | 1,498,000 | 1835 |
| 1836 | 407,000 | — | 1,215,000 | 15,000 | 720,000 | 65,000 | 110,000 | — | 2,532,000 | 1836 |
| 1837 | 353,000 | — | 1,090,000 | 14,000 | 780,000 | 50,000 | 188,000 | — | 2,475,000 | 1837 |
| 1838 | 380,000 | — | 1,600,000 | 9,000 | 730,000 | 48,000 | 156,000 | — | 2,923,000 | 1838 |
| 1839 | 520,000 | — | 1,900,000 | 4,000 | 705,000 | 24,000 | 146,000 | — | 3,299,000 | 1839 |
| 1840 | 457,000 | — | 1,885,000 | 9,000 | 832,000 | 56,000 | 150,000 | — | 3,389,000 | 1840 |
| 1841 | 332,000 | — | 3,068,000 | 9,500 | 938,000 | 46,000 | 263,000 | — | 4,656,500 | 1841 |
| 1842 | 298,000 | — | 1,490,000 | 10,000 | 794,000 | 59,000 | 172,000 | — | 2,823,000 | 1842 |
| 1843 | 430,000 | — | 832,000 | 15,000 | 1,390,000 | 86,000 | 692,000 | — | 3,445,000 | 1843 |
| 1844 | 557,000 | — | 1,558,000 | 18,000 | 1,206,000 | 90,000 | 625,000 | — | 4,054,000 | 1844 |
| 1845 | 489,706 | — | 1,423,904 | 19,822 | 1,203,801 | 85,211 | 525,549 | — | 3,747,993 | 1845 |
| 1846 | 477,476 | — | 1,280,261 | 18,135 | 773,043 | 104,337 | 422,369 | — | 3,075,621 | 1846 |
| 1847 | 492,440 | — | 1,218,947 | 27,831 | 794,665 | 44,648 | 453,133 | — | 3,031,664 | 1847 |
| 1848 | 310,754 | — | 2,275,902 | 19,143 | 684,466 | 153,649 | 235,809 | 1,434 | 3,681,157 | 1848 |
| 1849 | 427,576 | — | 1,786,668 | 21,727 | 714,325 | 157,910 | 281,969 | 51 | 3,390,226 | 1849 |
| 1850 | 350,993 | — | 2,036,193 | 24,852 | 923,420 | 150,614 | 350,874 | 2,703 | 3,839,649 | 1850 |
| 1851 | 307,098 | — | 741,530 | 21,965 | 1,187,459 | 123,294 | 325,705 | 1,603 | 2,708,654 | 1851 |
| 1852 | 347,863 | 73,861 | 694,565 | 99,738 | 1,505,022 | 82,804 | 496,121 | — | 3,299,974 | 1852 |
| 1853 | 246,753 | 87,703 | 1,028,160 | 117,323 | 1,551,003 | 92,982 | 423,750 | — | 3,547,674 | 1853 |
| 1854 | 175,451 | 66,984 | 958,365 | 212,971 | 2,323,513 | 81,357 | 742,535 | — | 4,561,176 | 1854 |
| 1855 | 225,859 | 38,810 | 595,427 | 80,364 | 2,080,844 | 146,687 | 733,654 | 1,955 | 3,903,600 | 1855 |
| 1856 | 118,834 | 41,866 | 1,053,037 | 71,508 | 1,976,464 | 185,566 | 826,708 | — | 4,273,983 | 1856 |
| 1857 | 64,283 | 37,032 | 1,966,610 | 91,455 | 2,102,651 | 189,554 | 607,550 | — | 5,059,135 | 1857 |
| 1858 | 31,360 | 29,506 | 501,993 | 54,871 | 1,407,817 | 110,696 | 880,550 | 2,000 | 3,018,793 | 1858 |

## III. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge, in den Jahren 1827—1858.

**Gesammtverkehr.** **Auffahrt und Niederfahrt zusammen.**

| Jahr. | Zum vollen Satze. Centner. | Zum 1/2 Satze. Centner. | Zum 1/4 Satze. Centner. | Zum 1/5 Satze. Centner. | Zum 1/10 Satze. Centner. | Zum 1/20 Satze. Centner. | Zum 1/40 Satze. Centner. | Frei vom Elbzoll. Centner. | Gesammtquantum. Centner. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1827 | 1,553,000 | — | 730,000 | 12,000 | 1,031,500 | 83,000 | 135,000 | — | 3,544,500 | 1827 |
| 1828 | 1,651,000 | — | 983,000 | 11,000 | 1,034,000 | 93,000 | 187,000 | — | 3,959,000 | 1828 |
| 1829 | 1,510,000 | — | 2,083,000 | 14,200 | 691,000 | 97,000 | 140,000 | — | 4,535,200 | 1829 |
| 1830 | 1,845,000 | — | 2,056,000 | 14,600 | 462,400 | 181,000 | 99,000 | — | 4,658,000 | 1830 |
| 1831 | 1,824,000 | — | 1,708,000 | 10,000 | 365,500 | 87,000 | 106,000 | — | 4,100,500 | 1831 |
| 1832 | 1,938,000 | — | 904,000 | 19,500 | 501,200 | 61,500 | 168,000 | — | 3,592,200 | 1832 |
| 1833 | 1,917,000 | — | 1,010,000 | 15,500 | 680,000 | 71,000 | 215,000 | — | 3,908,500 | 1833 |
| 1834 | 1,647,000 | — | 671,000 | 11,300 | 681,500 | 80,000 | 129,000 | — | 3,219,800 | 1834 |
| 1835 | 1,668,000 | — | 369,000 | 13,700 | 708,000 | 60,000 | 232,000 | — | 3,050,700 | 1835 |
| 1836 | 1,907,000 | — | 1,278,000 | 17,000 | 727,000 | 102,000 | 245,000 | — | 4,276,000 | 1836 |
| 1837 | 1,953,000 | — | 1,164,000 | 15,000 | 783,000 | 100,000 | 398,000 | — | 4,413,000 | 1837 |
| 1838 | 2,250,000 | — | 1,679,000 | 14,000 | 732,000 | 73,000 | 586,000 | — | 5,334,000 | 1838 |
| 1839 | 2,140,000 | — | 1,993,000 | 9,000 | 708,000 | 64,000 | 926,000 | — | 5,840,000 | 1839 |
| 1840 | 2,245,000 | — | 2,216,000 | 15,500 | 836,000 | 70,000 | 934,000 | — | 6,316,500 | 1840 |
| 1841 | 2,010,000 | — | 3,307,000 | 16,300 | 939,500 | 75,000 | 1,286,000 | — | 7,633,800 | 1841 |
| 1842 | 2,092,000 | — | 1,952,000 | 15,000 | 798,000 | 86,000 | 991,000 | — | 5,934,000 | 1842 |
| 1843 | 2,396,000 | — | 1,325,000 | 20,000 | 1,395,000 | 105,000 | 2,040,000 | — | 7,281,000 | 1843 |
| 1844 | 2,381,000 | — | 1,956,000 | 25,000 | 1,210,000 | 123,000 | 1,678,000 | — | 7,373,000 | 1844 |
| 1845 | 2,489,032 | — | 2,141,002 | 50,826 | 1,211,828 | 94,210 | 1,299,705 | 505 | 8,287,108 | 1845 |
| 1846 | 2,327,670 | — | 1,951,762 | 38,190 | 782,209 | 113,298 | 2,568,259 | 1,771 | 7,783,159 | 1846 |
| 1847 | 1,774,551 | — | 2,157,349 | 46,808 | 806,903 | 57,122 | 3,325,742 | 2,918 | 8,171,393 | 1847 |
| 1848 | 1,010,370 | — | 2,791,623 | 85,659 | 770,345 | 165,925 | 3,338,461 | 8,530 | 8,170,913 | 1848 |
| 1849 | 1,064,623 | — | 2,187,176 | 170,109 | 865,931 | 186,861 | 2,663,273 | 658 | 7,138,631 | 1849 |
| 1850 | 892,931 | — | 2,562,206 | 186,595 | 1,063,825 | 174,362 | 4,065,786 | 4,822 | 8,950,527 | 1850 |
| 1851 | 760,374 | — | 1,294,008 | 168,998 | 1,303,959 | 150,574 | 4,355,662 | 5,458 | 8,039,033 | 1851 |
| 1852 | 591,669 | 436,504 | 1,620,393 | 277,445 | 1,754,809 | 117,248 | 4,735,834 | 4,937 | 9,538,839 | 1852 |
| 1853 | 470,383 | 290,986 | 1,686,782 | 279,405 | 1,813,412 | 122,253 | 4,166,424 | 4,800 | 8,834,445 | 1853 |
| 1854 | 377,996 | 339,352 | 2,047,747 | 488,787 | 2,630,702 | 127,729 | 3,821,376 | 6,220 | 9,839,909 | 1854 |
| 1855 | 488,982 | 341,679 | 1,963,554 | 325,942 | 2,448,242 | 175,113 | 4,499,343 | 12,188 | 10,255,043 | 1855 |
| 1856 | 277,042 | 271,051 | 3,000,762 | 284,740 | 2,357,278 | 200,961 | 5,656,759 | 20,554 | 12,078,145 | 1856 |
| 1857 | 131,357 | 162,936 | 3,258,442 | 306,785 | 2,394,923 | 213,810 | 4,579,782 | 17,655 | 11,065,790 | 1857 |
| 1858 | 100,427 | 171,239 | 1,681,858 | 240,985 | 1,702,257 | 142.316 | 7,216,862 | 10,471 | 11,266,415 | 1858 |

## IV. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge von und nach Sachsen in den Jahren 1845 bis 1858.

### Auffahrt.

| Jahr. | Zum vollen Satze. Ctr. | Zum ½ Satze. Ctr. | Zum ¼ Satz. Ctr. | Zum ⅕ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{10}$ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{20}$ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{40}$ Satze. Ctr. | Gesammtes Quantum. Ctr. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1845 | 161,553 | — | 210,004 | 2,848 | 603 | 462 | 32,554 | 408,024 | 1845 |
| 1846 | 184,209 | — | 151,188 | 2,337 | 321 | 411 | 32,173 | 370,639 | 1846 |
| 1847 | 174,339 | — | 102,430 | 2,010 | 292 | 311 | 76,231 | 355,613 | 1847 |
| 1848 | 95,852 | — | 90,257 | 5,395 | 10,047 | 284 | 39,248 | 241,083 | 1848 |
| 1849 | 84,586 | — | 65,517 | 13,127 | 13,365 | 215 | 24,048 | 200,858 | 1849 |
| 1850 | 76,110 | — | 84,030 | 14,754 | 6,548 | 286 | 41,047 | 222,775 | 1850 |
| 1851 | 77,207 | — | 93,082 | 21,517 | 8,444 | 1,413 | 62,347 | 264,010 | 1851 |
| 1852 | 40,308 | 55,772 | 119,896 | 14,360 | 12,497 | 916 | 96,649 | 340,398 | 1852 |
| 1853 | 70,087 | 35,806 | 167,898 | 31,386 | 16,306 | 1,881 | 147,465 | 470,829 | 1853 |
| 1854 | 41,463 | 62,571 | 171,932 | 64,821 | 22,989 | 1,937 | 204,931 | 570,644 | 1854 |
| 1855 | 64,605 | 80,415 | 222,519 | 51,562 | 45,167 | 2,829 | 134,698 | 601,795 | 1855 |
| 1856 | 28,732 | 50,557 | 305,163 | 51,879 | 27,040 | 1,920 | 222,424 | 687,715 | 1856 |
| 1857 | 16,177 | 36,976 | 176,403 | 42,119 | 17,228 | 1,745 | 169,382 | 460,030 | 1857 |
| 1858 | 13,819 | 48,512 | 146,620 | 19,670 | 18,757 | 2,621 | 229,636 | 479,635 | 1858 |

### Niederfahrt.

| Jahr. | Zum vollen Satze. Ctr. | Zum ½ Satze. Ctr. | Zum ¼ Satze. Ctr. | Zum ⅕ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{10}$ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{20}$ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{40}$ Satze. Ctr. | Gesammtes Quantum. Ctr. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1845 | 34,318 | — | 19,243 | 822 | 12,648 | 820 | 98,819 | 166,670 | 1845 |
| 1846 | 36,117 | — | 8,017 | 4,395 | 18,143 | 17 | 150,296 | 216,985 | 1846 |
| 1847 | 29,458 | — | 26,520 | 2,415 | 9,352 | 510 | 124,125 | 192,380 | 1847 |
| 1848 | 21,702 | — | 52,762 | 1,090 | 8,713 | 67 | 28,933 | 113,267 | 1848 |
| 1849 | 13,676 | — | 13,610 | 573 | 12,130 | — | 24,563 | 64,552 | 1849 |
| 1850 | 14,070 | — | 28,511 | 1,156 | 19,018 | — | 34,127 | 96,882 | 1850 |
| 1851 | 12,975 | — | 10,782 | 896 | 28,199 | — | 55,205 | 108,057 | 1851 |
| 1852 | 13,257 | 1,611 | 23,251 | 2,759 | 30,497 | 12 | 66,294 | 137,681 | 1852 |
| 1853 | 13,253 | 1,704 | 52,601 | 13,164 | 17,735 | — | 50,592 | 149,049 | 1853 |
| 1854 | 2,619 | 13,720 | 53,641 | 36,905 | 95,226 | 177 | 51,878 | 254,166 | 1854 |
| 1855 | 1,238 | 15,206 | 49,044 | 22,034 | 175,989 | 67 | 113,891 | 377,469 | 1855 |
| 1856 | 2,820 | 13,868 | 74,274 | 6,625 | 308,963 | 63 | 82,588 | 489,201 | 1856 |
| 1857 | 7,615 | 11,830 | 260,381 | 20,898 | 149,089 | 4,462 | 61,679 | 515,954 | 1857 |
| 1858 | 870 | 14,889 | 25,860 | 12,279 | 101,947 | 1,726 | 82,463 | 240,034 | 1858 |

### Auffahrt und Niederfahrt zusammen.

| Jahr. | Zum vollen Satze. Ctr. | Zum ½ Satze. Ctr. | Zum ¼ Satze. Ctr. | Zum ⅕ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{10}$ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{20}$ Satze. Ctr. | Zum $^1/_{40}$ Satze. Ctr. | Gesammtes Quantum. Ctr. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1845 | 195,871 | — | 229,247 | 3,670 | 13,251 | 1,282 | 131,373 | 574,694 | 1845 |
| 1846 | 220,326 | — | 159,205 | 6,732 | 18,464 | 428 | 182,469 | 587,624 | 1846 |
| 1847 | 203,797 | — | 128,950 | 4,425 | 9,644 | 821 | 200,356 | 547,993 | 1847 |
| 1848 | 117,554 | — | 143,019 | 6,485 | 18,760 | 351 | 68,181 | 354,350 | 1848 |
| 1849 | 98,262 | — | 79,127 | 13,700 | 25,495 | 215 | 48,611 | 265,410 | 1849 |
| 1850 | 90,180 | — | 112,541 | 15,910 | 25,566 | 286 | 75,174 | 319,657 | 1850 |
| 1851 | 90,182 | — | 103,864 | 22,413 | 36,643 | 1,413 | 117,552 | 372,067 | 1851 |
| 1852 | 53,565 | 57,383 | 143,147 | 17,119 | 42,994 | 928 | 162,943 | 478,079 | 1852 |
| 1853 | 83,340 | 37,510 | 220,499 | 44,550 | 34,041 | 1,881 | 198,057 | 619,878 | 1853 |
| 1854 | 44,082 | 76,291 | 225,573 | 101,726 | 118,215 | 2,114 | 256,809 | 824,810 | 1854 |
| 1855 | 65,843 | 95,621 | 271,563 | 73,596 | 221,156 | 2,896 | 248,589 | 979,264 | 1855 |
| 1856 | 31,552 | 64,425 | 379,437 | 58,504 | 336,003 | 1,983 | 305,012 | 1,176,916 | 1856 |
| 1857 | 23,792 | 48,806 | 436,784 | 63,017 | 166,317 | 6,207 | 231,061 | 975,984 | 1857 |
| 1858 | 14,689 | 63,401 | 172,480 | 31,949 | 120,704 | 4,347 | 312,099 | 719,669 | 1858 |

## V. Schiffahrtsverkehr auf der Elbe bei Wittenberge von und nach Böhmen, in den Jahren 1845 bis 1858.

### Auffahrt.

| Jahr. | Zum vollen Satze. Ctr. | Zum 1/2 Satze. Ctr. | Zum 1/4 Satze. Ctr. | Zum 1/5 Satze. Ctr. | Zum 1/10 Satze. Ctr. | Zum 1/20 Satze. Ctr. | Zum 1/40 Satze. Ctr. | Gesammtes Quantum. Ctr. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1845 | 69,936 | — | 1,842 | 257 | 53 | 2,084 | 16,564 | 90,736 | 1845 |
| 1846 | 100,621 | — | 3,306 | 698 | 92 | 1,825 | 10,982 | 117,524 | 1846 |
| 1847 | 68,263 | — | 3,474 | 343 | 168 | 2,214 | 28,359 | 102,821 | 1847 |
| 1848 | 40,515 | — | 5,133 | 3,944 | 3,677 | 1,511 | 3,078 | 57,858 | 1848 |
| 1849 | 40,919 | — | 24,625 | 37,175 | 7,504 | 1,964 | 10,125 | 122,312 | 1849 |
| 1850 | 48,983 | — | 33,373 | 42,083 | 10,070 | 2,038 | 5,990 | 142,537 | 1850 |
| 1851 | 18,522 | — | 54,428 | 42,619 | 12,824 | 2,802 | 9,770 | 140,965 | 1851 |
| 1852 | 1,941 | 12,458 | 92,867 | 56,623 | 47,905 | 6,569 | 7,551 | 225,914 | 1852 |
| 1853 | 966 | 6,250 | 39,068 | 32,032 | 89,847 | 264 | 10,067 | 178,494 | 1853 |
| 1854 | 3,555 | 11,531 | 18,669 | 43,757 | 37,817 | 892 | 1,415 | 117,636 | 1854 |
| 1855 | 157 | 3,698 | 61,315 | 34,722 | 20,953 | 962 | 842 | 122,649 | 1855 |
| 1856 | 46 | 2,300 | 135,456 | 35,020 | 30,228 | 449 | 1,593 | 205,092 | 1856 |
| 1857 | 15 | 3,331 | 82,052 | 48,579 | 50,610 | 347 | 6,564 | 191,498 | 1857 |
| 1858 | 18 | 7,919 | 98,828 | 50,619 | 39,969 | 250 | 14,628 | 212,231 | 1858 |

### Niederfahrt.

| Jahr. | Zum vollen Satze. Ctr. | Zum 1/2 Satze. Ctr. | Zum 1/4 Satze. Ctr. | Zum 1/5 Satze. Ctr. | Zum 1/10 Satze. Ctr. | Zum 1/20 Satze. Ctr. | Zum 1/40 Satze. Ctr. | Gesammtes Quantum. Ctr. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1845 | 11,096 | — | 106,875 | 6,912 | 30,959 | 98 | 6,467 | 162,407 | 1845 |
| 1846 | 8,690 | — | 120,600 | 5,152 | 18,085 | 221 | 2,048 | 154,796 | 1846 |
| 1847 | 14,477 | — | 121,469 | 12,367 | 11,748 | 26 | — | 160,087 | 1847 |
| 1848 | 9,812 | — | 77,277 | 11,380 | 7,146 | 31 | 4 | 105,650 | 1848 |
| 1849 | 13,629 | — | 97,606 | 12,099 | 5,459 | 178 | 358 | 129,329 | 1849 |
| 1850 | 13,950 | — | 89,850 | 13,661 | 8,193 | 23 | 253 | 125,930 | 1850 |
| 1851 | 14,178 | — | 100,512 | 14,390 | 7,984 | 13 | 110 | 137,187 | 1851 |
| 1852 | 2,175 | 1,915 | 111,402 | 19,280 | 29,373 | 36 | 13 | 164,194 | 1852 |
| 1853 | 708 | 2,533 | 68,927 | 37,281 | 23,796 | 35 | 179 | 133,459 | 1853 |
| 1854 | 3,393 | 1,707 | 45,104 | 7,742 | 56,358 | 475 | 1,472 | 116,251 | 1854 |
| 1855 | 4,307 | 2,757 | 36,032 | 185 | 52,164 | 1,611 | 10,184 | 107,240 | 1855 |
| 1856 | 933 | 559 | 36,286 | 181 | 29,620 | 1,952 | 7,126 | 76,656 | 1856 |
| 1857 | 411 | 39 | 38,243 | 124 | 55,365 | 530 | 2,705 | 97,417 | 1857 |
| 1858 | 82 | 1,566 | 27,898 | 47 | 28,567 | 503 | 66 | 58,729 | 1858 |

### Auffahrt und Niederfahrt zusammen.

| Jahr. | Zum vollen Satze. Ctr. | Zum 1/2 Satze. Ctr. | Zum 1/4 Satze. Ctr. | Zum 1/5 Satze. Ctr. | Zum 1/10 Satze. Ctr. | Zum 1/20 Satze. Ctr. | Zum 1/40 Satze. Ctr. | Gesammtes Quantum. Ctr. | Jahr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1845 | 81,032 | — | 108,717 | 7,169 | 31,012 | 2,182 | 23,031 | 253,143 | 1845 |
| 1846 | 109,311 | — | 123,906 | 5,850 | 18,177 | 2,046 | 13,030 | 272,320 | 1846 |
| 1847 | 82,740 | — | 124,943 | 12,710 | 11,916 | 2,240 | 28,359 | 262,908 | 1847 |
| 1848 | 50,327 | — | 82,410 | 15,324 | 10,823 | 1,542 | 3,082 | 163,508 | 1848 |
| 1849 | 54,548 | — | 122,231 | 49,274 | 12,963 | 2,142 | 10,483 | 251,641 | 1849 |
| 1850 | 62,933 | — | 123,223 | 55,744 | 18,263 | 2,061 | 6,243 | 268,467 | 1850 |
| 1851 | 32,700 | — | 154,940 | 57,009 | 20,808 | 2,815 | 9,880 | 278,152 | 1851 |
| 1852 | 4,116 | 14,373 | 204,269 | 75,903 | 77,278 | 6,605 | 7,564 | 390,108 | 1852 |
| 1853 | 1,674 | 8,783 | 107,995 | 69,313 | 113,643 | 299 | 10,246 | 311,953 | 1753 |
| 1854 | 6,948 | 13,238 | 63,773 | 51,499 | 94,175 | 1,367 | 2,887 | 233,887 | 1854 |
| 1855 | 4,464 | 6,455 | 97,347 | 34,907 | 73,117 | 2,573 | 11,026 | 229,889 | 1855 |
| 1856 | 979 | 2,859 | 171,742 | 35,201 | 59,848 | 2,401 | 8,718 | 281,748 | 1856 |
| 1857 | 426 | 3,370 | 120,295 | 48,703 | 105,975 | 877 | 9,269 | 288,915 | 1857 |
| 1858 | 100 | 9,485 | 126,726 | 50,666 | 68,536 | 753 | 14,694 | 270,960 | 1858 |

## VI. Vergleic uptzollamte Wittenberge aufwärts er.

urg nach und über Preussen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn versandt.

| Bezeichnung der A | 1851. | 1852/55. | 1856. | 1857. | 1858. |
|---|---|---|---|---|---|
| Kaffee | 245,410 | 341,562 | 303,876 | 355,961 | 385,866 |
| Zucker, roh und raffinir | 55,038 | 100,700 | 159,076 | 50,993 | 47,552 |
| Gewürze | 21,999 | 26,587 | 24,468 | 23,849 | 29,730 |
| Südfrüchte, frische | 21,264 | 20,952 | 27,308 | 26,520 | 23,410 |
| Wein und Spirituosen | 35,346 | 36,530 | 34,070 | 27,207 | 24,055 |
| Kakao | 3,714 | 7,911 | 15,367 | 8,938 | 13,844 |
| Thee | 6,613 | 14,820 | 10,426 | 10,475 | 11,703 |
| Taback und Cigarren | 42,990 | 51,341 | 61,549 | 75,861 | 59,726 |
| Garne | 398,606 | 441,785 | 538,737 | 485,258 | 392,770 |
| Manufakturen | 22,220 | 54,775 | 84,037 | 83,816 | 75,852 |
| Uebrige, nicht reducir | 66,189 | 83,788 | 143,090 | 118,254 | 111,854 |
| Normalzollartikel | 919,389 | 1,180,751 | 1,402,004 | 1,267,132 | 1,176,362 |
| Reis | 36,928 | 46,150 | 30,730 | 42,765 | 46,500 |
| Baumwolle | 184,271 | 257,582 | 214,092 | 183,860 | 160,656 |
| Oel, Lein-, Rüb- und | 335 | 11,208 | 28,404 | 16,121 | 24,264 |
| Häute und Felle | 84,514 | 49,680 | 57,374 | 61,964 | 63,219 |
| Südfrüchte, trockene | 48,567 | 25,445 | 31,684 | 22,316 | 35,378 |
| Salpeter, Ostindischer | (500) | 8,300 | 9,642 | 3,397 | 4,800 |
| Krapp | 12,013 | 6,987 | 5,654 | 1,788 | 4,498 |
| Farbehölzer, Sumak, | 5,794 | 9,478 | 21,445 | 54,451 | 65,045 |
| Harz | 1,262 | 1,080 | 1,165 | 3,701 | 5,471 |
| Oel, Baum-, Palm- u | 8,580 | 30,757 | 51,692 | 52,187 | 54,127 |
| Nutzhölzer, transatlan | 17,699 | 14,507 | 13,487 | 15,943 | 16,244 |
| Sirup | 3,227 | 8,492 | 4,549 | 1,405 | 3,548 |
| Schwefel | (1,300) | 2,437 | 1,430 | 1,942 | 2,814 |
| Soda | 1,103 | 1,380 | 4,048 | 4,814 | 2,360 |
| Thran | 6,070 | 14,300 | 17,651 | 20,315 | 28,468 |
| Heringe | 7,478 | 9,834 | 11,846 | 12,134 | 12,104 |
| Salpeter, Südsee- | 1,682 | 10,821 | 29,478 | 10,500 | 14,406 |
| Reducirte Artike | 421,323 | 508,438 | 534,371 | 509,603 | 543,902 |
| Eisen und Eisenbahns | 51,207 | 39,289 | 113,451 | 115,087 | 72,725 |
| Getreide, Hülsenfrücht | 4,904 | 17,700 | 28,911 | 15,573 | 16,795 |
| Kohlen, Guano, Stein | 1,936 | 10,242 | 37,849 | 82,813 | 190,748 |
| Uebrige Artikel zum | 156,035 | 199,721 | 310,053 | 360,981 | 284,416 |
| Artikel zum ½, ¼ | 635,405 | 775,390 | 1,024,635 | 1,084,057 | 1,108,586 |
| Artikel zum Nor | 919,389 | 1,180,751 | 1,402,004 | 1,267,132 | 1,176,362 |
| Total: Centner | ,554,794 | 1,956,141 | 2,426,639 | 2,351,189 | 2,284,948 |

## VII. Verglauptzollamte Wittenberge abwärts und

l.

ourg von und über Preussen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn angekommen.

| Bezeichnun | 851. | 1852/55. | 1856. | 1857. | 1858. |
|---|---|---|---|---|---|
| Zink.......... | 32,765 | 162,968 | 332,541 | 407,541 | 281,836 |
| Spirituosen .... | 59,204 | 77,884 | 77,644 | 269,093 | 165,977 |
| Lumpen........ | 751 | 4,500 | 390 | 4,464 | 2,634 |
| Uebrige, nicht r | 37,468 | 134,627 | 151,704 | 205,548 | 131,808 |
| Normalzolla | 90,188 | 379,979 | 562,279 | 886,646 | 582,255 |
| Zündhölzer und | 4,384 | 6,565 | 8,191 | 13,359 | 6,283 |
| Cichorien ..... | 592 | 320 | 1,649 | 1,163 | 532 |
| Schmalte und Z | 1,976 | 2,245 | 2,346 | 2,997 | 2,337 |
| Blei- und Zinkw | 41 | 485 | 82 | 395 | — |
| Rüböl.......... | 952 | 7,717 | 221 | 3,034 | 13 |
| Südfrüchte, troc | 214 | 889 | 1,324 | 238 | 1,028 |
| Schaf- und Sche | 51,182 | 73,798 | 77,515 | 76,298 | 102,775 |
| Sirup.......... | 16 | 80 | 180 | 2,600 | 5,600 |
| Stärke und Kart | 275 | 592 | 999 | 1,901 | 1,021 |
| Leinen........ | 35,030 | 40,362 | 41,052 | 42,775 | 34,369 |
| Manufakturwaare | 77,056 | 101,540 | 118,264 | 117,249 | 87,704 |
| Schwefelsäure... | 2,101 | 715 | 148 | 474 | 405 |
| Waid und Wau | 154 | 167 | 144 | 91 | 109 |
| Knochenkohle, I | 213 | 875 | 136 | 188 | 78 |
| Oelkuchen..... | 336 | 75 | 2 | 335 | — |
| Graphit........ | 268 | 154 | 701 | 366 | 305 |
| Backobst...... | 313 | 4,633 | 8,196 | 24,548 | 8,743 |
| Reducirte A | 75,103 | 241,212 | 261,150 | 288,011 | 251,302 |
| Getreide, Hülsen | 56,990 | 113,189 | 392,182 | 323,118 | 93,203 |
| Glas und Glaswa | 12,762 | 19,561 | 29,200 | 32,020 | 27,145 |
| Nutzholz { in Fl | 4,006 | 4,040 | 7,515 | 8,331 | 2,314 |
| Nutzholz { „ Fa | — | — | — | — | — |
| Ballastartikel in der Thalfahrt { Bren | — | 7 | 671 | 20 | — |
| Ballastartikel in der Thalfahrt { Karto | 52 | 3,531 | 8,438 | 3,771 | 1,638 |
| Ballastartikel in der Thalfahrt { Stein | 280 | 2,483 | 1,618 | 3,891 | 4,378 |
| Uebrige Artikel | 44,678 | 74,451 | 135,750 | 140,642 | 97,525 |
| Artikel zum | 93,871 | 458,474 | 836,524 | 799,804 | 477,505 |
| Artikel zum | 90,188 | 379,979 | 562,279 | 886,646 | 582,255 |
| | 84,059 | 838,453 | 1,398,803 | 1,686,450 | 1,059,760 |

Anno 1858.

Wit

| | sen. | Anhalt. | Preussen. Elbe. | Preussen. Saale. | Preussen. Havel. | Total Elbe. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 028 | 32,614 | 330,875 | 23,024 | 117,318 | 586,370 |
| | 136 | 120,447 | 269,990 | 88,760 | 1,706,594 | 2,401,063 |
| Thalfahrt .... | 164 | 153,061 | 600,865 | 111,784 | 1,823,912 | 2,987,433 |
| | 870 | — | 6,136 | 265 | 24,007 | 31,360 |
| | 034 | 153,061 | 607,001 | 112,049 | 1,847,919 | 3,018,793 |
| | 802 | 43,234 | 667,682 | 112,016 | 312,612 | 1,507,712 |
| | 014 | 142,021 | 4,114,355 | 443,844 | 1,664,762 | 6,670,843 |
| Bergfahrt..... | 816 | 185,255 | 4,782,037 | 555,860 | 1,977,374 | 8,178,555 |
| | 819 | 217 | 24,336 | 609 | 30,068 | 69,067 |
| | 635 | 185,472 | 4,806,373 | 556,469 | 2,007,442 | 8,247,622 |

VIII. Uebersicht de|isenbahn, sowie über die verwen-
|7.

| Jahre. | Beim Elbz… amt zu Wit… berge pass… Waarenqua… reducirt a… Normalzo… centner | …urger Eisenbahn in Preuss. Thalern. …mmen. Rℓ. | Bergedorf. Esslinger Zoll. Rℓ. | Bergedorf. Eisenbahn-Transitozoll. Rℓ. | Bergedorf. zusammen. Rℓ. | Total. Rℓ. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1845 | 3,217,83 | 18,281 | 13,849 | — | 13,849 | 1,151,613 |
| 1846 | 2,971,34 | 10,817 | 14,908 | 91 | 14,999 | 1,100,970 |
| 1847 | 2,489,94 | 31,868 | 15,777 | 7,687 | 23,464 | 1,056,841 |
| 1848 | 1,894,20 | 16,619 | 12,892 | 9,218 | 22,110 | 858,641 |
| 1849 | 1,807,95 | 24,722 | 11,404 | 11,499 | 22,903 | 897,717 |
| 1850 | 1,787,54 | 29,490 | 13,951 | 13,608 | 27,559 | 917,599 |
| 1851 | 1,364,49 | 26,805 | 13,676 | 16,350 | 30,026 | 855,168 |
| 1852 | 1,570,24 | 54,572 | 4,438 | 22,313 | 26,751 | 918,374 |
| 1853 | 1,385,06 | 75,798 | 3,192 | 25,433 | 28,625 | 911,358 |
| 1854 | 1,522,35 | 96,112 | 3,333 | 33,338 | 36,671 | 984,849 |
| 1855 | 1,581,96 | 24,076 | 3,724 | 34,294 | 38,018 | 1,052,125 |
| 1856 | 1,609,15 | 53,152 | 3,936 | 40,164 | 44,100 | 1,176,853 |
| 1857 | 1,453,48 | 52,208 | 2,406 | 41,739 | 44,145 | 1,071,092 |
| 1850/57 zusam. | 12,274,30 | 2,213 | 48,656 | 227,239 | 275,895 | 7,887,418 |
| Durchschnitt | 1,534,28 | 0,277 | 6,082 | 28,405 | 34,487 | 985,927 |

| Jah… | Bergedorf Uferlänge 5794 Ruthen. | Hamburg Uferlänge 13,794 Ruthen. | Total Uferlänge 405,889 Ruthen. |
|---|---|---|---|
| 18… | 5,441 | 48,491 | 343,353 |
| 18… | 1,638 | 79,674 | 284,354 |
| 18… | 1,970 | 95,942 | 444,870 |
| 18… | 16,327 | 88,287 | 353,779 |
| 18… | 11,946 | 135,041 | 391,828 |
| 18… | 2,908 | 120,191 | 350,332 |
| 18… | 4,968 | 126,596 | 445,190 |
| 18… | 8,192 | 131,081 | 420,092 |
| zusammen | 53,390 | 825,303 | 3,033,798 |
| Durchschnit… | 6,674 | 103,163 | 379,225 |

**Jährliche Durchsc|Beträge, in den Jahren 1850—1857.**

| | | Bergedorf. | Hamburg. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 8jähriger Durchschnitt 1850/57. | Einnahme… | 6,082 | — | 456,381 |
| | Ausgabe | 6,674 | 103,163 | 379,225 |
| | Mehrausgab… | 592 | 103,163 | — |
| | Mehreinnah… | — | — | 77,156 |

# Anhang.

## Verhandlungen über die Ausführung der Flussschifffahrtsbestimmungen der Wiener Kongressakte, auf dem Kongress zu Verona und bei den Pariser Konferenzen in Betreff der Donau-Schiffahrtsakte.

---

### I. Verhandlung auf dem Kongress zu Verona in der Sitzung am 27. November 1822.*)

Der Grossbritannische Bevollmächtigte, Herzog von Wellington, reichte in der Sitzung vom 27. Novbr. 1822, in welcher die Angelegenheiten der Schiffahrt zur Sprache kamen, folgende Note ein: „Der Bevollmächtigte Minister des Königs von England hat von seiner Regierung den Auftrag erhalten, die Aufmerksamkeit der Herren Gesandten der hohen verbündeten Mächte auf den gegenwärtigen Zustand der Rheinschiffahrt zu leiten. Zufolge des ersten der Artikel, welche die Schiffahrt dieses Flusses betreffen, und der Wiener Kongressakte einverleibt sind, soll diese Fahrt von dem Punkte an, von welchem der Rhein schiffbar wird, bis in das Meer (jusqu'à la mer) vollkommen frei sein; und dieser Grundsatz ist im allgemeinen durch alle Verfügungen des Separataktes bestätigt, zu welchem der besagte Artikel als integrirender Theil gehört. Dennoch hat die Regierung der Niederlande für gut befunden, die Mündung des Rheins dem Welthandel zu verschliessen; ich füge die Liste der Handelsartikel bei, für welche der Transit auf dem Rhein, von der Niederländischen Regierung gesetzlich verboten ist, obschon dieses Verbot weder im Geist noch in dem Buchstaben des erwähnten Traktats liegt. Da dieser Gegenstand ein allgemeines Interesse hat, so erhielt der brittische Bevollmächtigte den Auftrag, den Gesandten der alliirten Mächte den Vorschlag zu machen, durch ihre Minister an dem Hofe zu Brüssel

---

*) Der hier mitgetheilte Bericht ist entnommen der Beilage No. 84 der (Augsburger) Allgemeinen Zeitung vom 28. Mai 1823.

die geeigneten Schritte bei Sr. Majestät dem König der Niederlande thun zu lassen, um den Verfügungen des Wiener Traktats, welche die Rheinschiffahrt betreffen, ihre Vollziehung zu sichern.“ In dem Protokoll dieser Sitzung heisst es ferner: „Beiliegende Note, welche den Vorschlag enthält, die Gesandten der fünf Mächte am Brüsseler Hofe zu beauftragen, die nöthigen Schritte bei der Niederländischen Regierung zu thun, um mit ihr die Mittel zu verabreden, wodurch die noch immer der freien Schiffahrt entgegenstehenden Hindernisse der Wiener Kongressakte gemäss, aus dem Weg geräumt werden könnten, wurde von dem Bevollmächtigten Seiner Majestät des Königs von England vorgetragen und zu Protokoll gegeben. Die Bevollmächtigten von Oesterreich, Preussen und Russland, anerkennend, dass die fünf Mächte wirklich die Befugniss haben, zur Vollziehung der in der Wiener Kongressakte enthaltenen und die Schiffahrt betreffenden Verfügungen mitzuwirken, und dass die bestehenden Hindernisse grösstentheils der Niederländischen Regierung zuzuschreiben sind, haben mit Seiner Herrlichkeit dem Herzog von Wellington die Uebereinkunft getroffen, den in Brüssel akkreditirten Gesandtschaften ihrer respektiven Höfe die Weisung zu ertheilen, sich miteinander und mit dem Minister Seiner Majestät des Königs von Frankreich zu besprechen, um die geeigneten Vorstellungen an das Ministerium der Niederlande gelangen zu lassen, in der Absicht, sobald wie möglich eine befriedigende Uebereinkunft in Betreff des Gegenstandes, der die Klagen der Betheiligten erregt, zu bewirken. Die Bevollmächtigten von Frankreich, im voraus überzeugt, dass ihre Regierung keinen Anstand nehmen dürfte, um diesen Schritt in Gemeinschaft mit den andern betheiligten Staaten zu thun, behalten sich vor, über diese Angelegenheit an ihre Regierung zu berichten.“

---

## II. Verhandlungen der Pariser Konferenzen über die Anerkennung der neuen Donau-Schiffahrtsakte. *)

18. Conférence, le 16 Août, 1858.

M. le plénipotentiaire de France rappelle que MM. les plénipotentiaires d'Autriche et de Turquie ont présenté, dans une des dernières séances, le travail élaboré à Vienne pour le règlement de la navigation du Danube; il propose à la Conférence de s'en occuper et d'entendre les observations que les plénipotentiaires peuvent avoir à présenter sur ce sujet important.

*) Mitgetheilt nach dem Abdrucke der Protokolle dieser Konferenzen im „Nord“ vom 27. Oktober 1858.

M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne dit qu'ayant soumis les règlements pour la navigation du Danube, présentés à la Conférence dans sa XIV$^{e}$ séance par M. le plénipotentiaire d'Autriche, à l'examen de son gouvernement, il a reçu l'ordre d'y proposer plusieurs modifications.

Il doit remarquer d'abord que dans l'article des règlements pour la libre navigation des fleuves, inséré au traité de Vienne, traité qui doit servir de base aux règlements concernant le Danube, se trouve la phrase suivante: «La navigation.... sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne.»

Or, ces mots ne se trouvent pas dans les règlements pour le Danube élaborés à Vienne. De plus, l'acte du Congrès de Vienne déclare que les règlements pour la navigation du Rhin seront arrêtés «d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.»

Ces mots sont également omis dans l'acte de 1857, conçu dans un esprit plus exclusif et plus favorable aux Etats riverains.

Dans l'acte de 1857, aucune mention n'est faite des affluents du Danube. Lord Cowley désire que cette lacune soit remplie.

Passant à l'art. 5, le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne remarque que cet article devient superflu, si les art. 1$^{er}$ et 8 sont modifiés ou supprimés conformément à sa proposition.

Sur l'art. 8, lord Cowley déclare que cette disposition n'est pas d'accord avec les préliminaires de paix annexés au premier protocole du Congrès de Paris, qui porte que «la liberté du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée par des institutions européennes, dans lesquelles les puissances contractantes seront également représentées.»

La même disposition est, suivant lui, opposée aux art. 15 et 16 du traité de Paris, qui, non-seulement déclarent d'une manière générale que la navigation du Danube sera réglée d'après les principes établis par le Congrès de Vienne, mais qui stipulent, en outre, que «sauf ces règlements (de police et de quarantaine), il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation de ce fleuve.» Il est ajouté (art. 16) que sous tous les rapports «les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.» Ces deux passages ne peuvent se concilier avec l'intention manifestée par l'acte de 1857 de défendre le commerce du fleuve à tous les pavillons, excepté ceux des Etats riverains.

Cet art. 8 n'est pas non plus en harmonie, poursuit M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, avec l'art. 5 du traité de Paris de 1814 (base du traité de Vienne de 1815), qui dit que la navigation des fleuves européens sera réglée «de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations,» ni avec les principes établis par

le traité de Vienne de 1815, ainsi qu'avec les actes y annexés sur la navigation des fleuves. Il lui semble enfin être en désaccord avec l'acte le plus récent d'une pareille nature, c'est-à-dire le traité sur la libre navigation du Pô, passé entre l'Autriche et trois Etats italiens en 1849, en conformité des prévisions expresses du Congrès de Vienne.

Les priviléges exclusifs accordés par l'art. 9 aux entrepreneurs de navigation «appartenant à l'un des pays riverains» ne sauraient, dans l'opinion du plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, s'harmoniser avec l'esprit de libéralité qui animait les Congrès de Vienne et de Paris.

Les art. 11 à 18, dit M. le plénipotentiaire d'Angleterre, rédigés dans le but de pourvoir à la sûreté publique, ont pour effet de sauvegarder le monopole créé par l'art. 8; il propose qu'ils soient supprimés de même que cet article.

La même observation s'applique aux deux derniers paragraphes de l'art. 35, lesquels se rattachent aux articles 14, 16 et 17. Aucun inconvénient ne peut résulter de cette omission, puisque l'établissement des pilotes, légalement autorisés dans les parties dangereuses du fleuve, est prévu par l'art. 33. Il serait à désirer, cependant, que les droits de pilotage fussent assujettis à l'approbation et à la révision de la commission permanente.

Quant aux articles concernant la quarantaine, M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne fait observer que la teneur en est très-vague, et il doit se prononcer contre la détention des bâtiments «sous soupçon de maladie pestilentielle dans la Turquie d'Europe.» Il croit que le fait de l'existence d'une telle maladie dans le port que le bâtiment vient de quitter, mentionné sur la patente de santé, doit seul justifier sa mise en quarantaine.

Par l'art. 34, les puissances riveraines se réservent le droit de modifier les règlements existants ou d'en établir d'autres. M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne exprime la conviction que de tels changements ne pourront s'effectuer sans le consentement des puissances signataires du traité de Paris.

Finalement, M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne croit qu'il est nécessaire d'ajouter à l'art. 45, qui stipule que «pour tout ce qui ne se trouve pas réglé par le présent acte de navigation, les traités, conventions et arrangements existants déjà entre les Etats riverains restent en vigueur,» les mots suivants: «pourvu qu'il ne s'y trouve rien d'incompatible avec les principes de libre navigation établis par le traité de Vienne.»

M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne demande l'insertion au protocole des propositions suivantes:

Supprimer les articles 5, 8 et 9 à 18 inclusivement.

Substituer à l'art. 1er la rédaction ci-après: «La navigation du

Danube, depuis l'endroit où ce fleuve devient navigable jusque dans la mer Noire, et depuis la mer Noire jusqu'audit endroit, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.»

„Le système qui sera établi pour la navigation du Danube, tant pour la perception des droits que pour le maintien de sa police, sera le même pour tout le cours du fleuve et s'étendra sur ceux de ses affluents qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.“

A l'art. 7 supprimer les mots: «et 6.»

A l'art. 9 supprimer les mots «appartenant à un des pays riverains.»

A l'art. 30. substituer la rédaction ci-après: «Les bâtiments naviguant sur le Danube ne pourront être assujettis à aucune mesure quarantenaire, à moins que l'existence d'une maladie pestilentielle dans le port d'où ils viennent ne soit constatée par la patente de santé dont ils sont munis.»

A l'art. 35. supprimer les deux derniers paragraphes.

A l'art. 45. l'addition des mots suivants: «Pourvu qu'il ne s'y trouve rien qui soit incompatible avec les principes de libre navigation établis par le traité de Vienne.»

M. le plénipotentiaire de France pense que les dispositions contenues dans le travail élaboré à Vienne ne sont d'accord ni avec les stipulations du traité de Paris de 1856, ni avec les principes de l'acte de Vienne de 1815, ni avec les énonciations du traité de Paris de 1814, auxquelles il convient de se référer pour déterminer le sens précis de l'acte du Congrès de Vienne. M. le comte Walewski adhère entièrement aux observations et aux propositions présentées par M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne.

Il ajoute qu'en ce qui concerne les affluents, il doit faire remarquer que son gouvernement est d'autant mieux fondé à demander que la liberté de navigation soit également appliquée aux cours d'eau de cette nature, qu'on se rappellera qu'à l'occasion d'une concession faite par le gouvernement moldave à une compagnie française pour l'exploitation du Sereth, et sur la réclamation formelle de l'Autriche et à la suite d'une correspondance échangée avec cette puissance et avec la Porte, le gouvernement français consentit à l'annulation de ce privilége. M. le comte Walewski se croit en droit, au nom de son gouvernement et conformément aux déclarations par lui faites antérieurement, d'invoquer ce précédent pour demander avec insistance que tous les affluents du Danube, sans exception, soient ouverts à la navigation de toutes les puissances.

M. le plénipotentiaire de Prusse adhère, comme M. le plénipotentiaire de France, aux propositions de lord Cowley.

M. le plénipotentiaire de Russie adhère aux propositions de lord Cowley qui renferment celles qu'il avait lui-même à faire au nom de son gouvernement. Il fait, en outre, une proposition tendante à ce que les pilotes de toutes les nations soient admis sur le Danube, en se conformant aux conditions imposées aux pilotes des Etats riverains.

M. le plénipontiaire de Sardaigne émet l'avis que l'acte élaboré à Vienne ne répond pas à ce que la Conférence était en droit d'attendre. Il adhère aux observations de MM. les plénipotentiaires de France, d'Angleterre, de Prusse et de Russie.

M. le plénipotentiaire d'Autriche répond que, contrairement aux déclarations exprimées par MM. les plénipotentiaires de France et de la Grande-Bretagne, auxquelles ont adhéré MM. les plénipotentiaires de Prusse, de Russie et de Sardaigne, son gouvernement a la conviction que le travail de la commission riveraine est, en tous points, conforme aux traités de Vienne et de Paris.

M. le baron de Hübner commence par établir que les principes de l'acte du Congrès de Vienne et les stipulations du traité de Paris de 1856 sont seuls obligatoires pour les Etats riverains signataires du traité de Paris. Or, quels sont ces principes, quelles sont ces stipulations?

L'article 109 de l'acte du Congrès de Vienne dit: «La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'acte précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible, au commerce de toutes les nations."

On ne saurait déduire de cette disposition une liberté absolue de navigation pour les pavillons de toutes les nations. Mais en admettant même, ce que le plénipotentiaire d'Autriche est loin d'admettre, que cet article soit susceptible d'interprétations diverses, où doit-on chercher l'interprétation authentique, si ce n'est dans les protocoles de la commission instituée pour les questions de navigation fluviale et composée de ce même Congrès? Consultons, dit M. le baron de Hübner, ces protocoles.

Le 2 février 1815, dans la première séance de cette commission, M. le duc de Dalberg, plénipotentiaire de France, a proposé: «Article 1er. Le Rhin..... sera sous le rapport du commerce et de la navigation, considéré comme *un fleuve commun entre les divers Etats qu'il sépare ou traverse.* Art. 2. La navigation .... sera entièrement

libre et ne pourra être interdite à personne; en se conformant, toutefois, aux règlements, etc.»

Dans la seconde Conférence, tenue le 8 février 1815, lord Clancarty, se référant au traité de Paris de 1814, «a proposé,» dit le protocole, «sur la base *du traité de Paris, et afin d'étendre la liberté de la navigation du Rhin à toutes les nations*, de substituer à la rédaction du plénipotentiaire de France la rédaction suivante: Art. 1er. Le Rhin sera entièrement libre au commerce et à la navigation de toutes les nations.»

Cette proposition, n'ayant pas eu de suites, il la reproduit dans la septième Conférence, du 3 mars 1815. «Cependant,» dit le protocole, «les autres membres de la commission ont été d'avis *qu'il n'y avait pas lieu à faire cet amendement*, vu .... que les dispositions du traité de Paris ne visaient qu'à *débarrasser la navigation des entraves qu'un conflit entre les Etats riverains pourrait faire naître, et non à donner à tout sujet d'Etat non-riverain un droit de navigation égal à celui des sujets des Etats riverains, et pour lequel il n'y aurait aucune réciprocité.*»

Telle était la pensée des auteurs de l'acte du Congrès de Vienne, tel est le sens qu'ils ont eux-mêmes donné à leur œuvre, et notamment à l'art. 109, lorsqu'ils étaient occupés à jeter les bases des règlements pour le Rhin. Les dispositions qui, encore aujourd'hui, règlent la navigation de ce fleuve, ne s'en écartent point, et si elles sont conformes aux principes de l'acte du Congrès de Vienne, ce qui n'a jamais été contesté, — l'acte de navigation du Danube, élaboré dans un esprit bien plus libéral, — une comparaison des deux règlements le prouve, — doit l'être également et à plus forte raison.

M. le plénipotentiaire d'Autriche passe à l'examen du traité de Paris. Ce traité place en tête des articles relatifs à la navigation du Danube la disposition fondamentale que les principes de l'acte du Congrès de Vienne seront à l'avenir appliqués au Danube. Dès lors, l'acte du Congrès de Vienne est devenu la règle; les exceptions ont dû être, et elles ont été, en effet, expressément stipulées par le traité de Paris. Or, l'acte du Congrès de Vienne maintient la distinction entre les Etats riverains et non-riverains, et le traité de Paris ne l'abolit pas. Les positions particulières des riverains ont été expressément réservées dans les préliminaires de la paix de Paris et dans le protocole VIII du 12 mars 1856. Ce n'est que pour les bouches du Danube que le traité du 30 mars a créé un état de choses nouveau, et, par là, exceptionnel au point de vue de l'acte du Congrès de Vienne.

«M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne,» poursuit M. le baron de Hübner, «objecte à l'art. 8 de l'acte de navigation du Danube, parce qu'il réserve le cabotage aux Etats riverains, mais l'acte du Congrès de

Vienne n'a pas accordé ce droit aux pavillons des Etats non-riverains, témoin les règlements de la navigation du Rhin, et de l'Elbe, élaborés en conformité de cet acte, et le traité de Paris ne contient aucune clause étendant aux pavillons de toutes les nations la jouissance de ce droit. L'art. 16 du traité de Paris, cité par lord Cowley, ne peut s'appliquer, selon M. le plénipotentiaire d'Autriche qu'à la navigation aux bouches du Danube. Mais, de ce que les riverains se réservent le droit de cabotage pour les raisons qui viennent d'être exposées, il ne s'ensuit pas qu'ils entendent, comme le pense M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, interdire le commerce du fleuve à tous les pavillons non-riverains.»

La suppression des art. 11 à 18 et les modifications que lord Cowley propose d'apporter à l'article concernant les quarantaines, et à l'art. 34, relatif aux changements ultérieurs du règlement fluvial, seraient incompatibles avec les droits de souveraineté des Etats riverains et priveraient les gouvernements de ces Etats des moyens de pourvoir efficacement au maintien de l'ordre et aux exigences de l'hygiène publique: Notamment en ce qui concerne l'observation de M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne à l'art. 34, le plénipotentiaire d'Autriche rappelle que les règlements pour la navigation du Rhin et de l'Elbe ont été souvent modifiés par des commissions riveraines, sans que jamais, autant qu'il sache, des puissances non-riveraines eussent demandé, et, certes sans que jamais les Etats riverains leur eussent reconnu le droit d'intervenir dans ces travaux.

M. le baron de Hübner croit avoir constaté le parfait accord du règlement danubien avec les principes de l'acte du Congrès de Vienne et avec le traité de Paris, et avoir, en même temps, répondu aux principales objections de M. le plénipotentiaire de la Grande-Bretagne. Si, pour ne pas entrer dans trop de développements, il n'a pas combattu une à une toutes les observations présentées par MM. les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne, il prie la Conférence de ne pas en inférer qu'il y adhère.

M. le plénipotentiaire de France croit devoir présenter deux observations sur l'exposé de M. le baron de Hübner: il dit que ce sont les principes de l'acte du Congrès de Vienne qui doivent être invoqués, et non les conséquences qui, par voie d'interprétation, ont pu être déduites par les auteurs du règlement de la navigation du Rhin; or, si quelque doute subsiste sur l'esprit et la portée de ces principes, il serait dissipé par la disposition primitive et fondamentale du traité de 1814. Quant à l'argumentation que M. le plénipotentiaire d'Autriche a basée sur le traité de Paris de 1856, M. le comte Walewski se borne à rappeler les termes de l'art. 16, portant que, sous le rapport des droits à prélever

aux embouchures, "comme sous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité."

M. le plénipotentiaire de Turquie est d'avis que l'acte élaboré à Vienne est conforme au traité de Paris et à l'acte du Congrès de Vienne. Il adhère donc à ce qu'a dit M. le plénipotentiaire d'Autriche.

Lord Cowley fait remarquer que M. le baron de Hübner n'a parlé que du règlement pour la navigation du Rhin, et qu'il a passé sous silence les règlements plus récemment adoptés pour la navigation du Pô. Du reste, si le règlement de la navigation du Rhin n'a été, jusqu'à présent, l'objet d'aucune réclamation, on ne serait nullement fondé à conclure de cette abstention que ce règlement est conforme aux principes de l'acte du Congrès de Vienne.

M. le plénipotentiaire d'Autriche dit qu'il transmettra à Vienne le protocole où seront consignées les opinions émises, afin que son gouvernement puisse les prendre en considération, et en faire l'objet d'une entente avec les autres gouvernements riverains, pour rechercher les moyens d'avoir égard aux vœux des puissances, sans porter atteinte au droit de souveraineté des Etats riverains.

M. le plénipotentiaire de Turquie fait la même déclaration.

M. le comte Walewski demande si M. le plénipotentiaire d'Autriche peut fixer l'époque à laquelle il sera en mesure de faire connaître à la Conférence la réponse de son gouvernement.

M. le baron de Hübner répond que, dans son opinion, l'entente qu'il s'agit d'établir au sujet du travail de la commission riveraine réclamera quelques mois. Il ajoute qu'un égal espace de temps suffira, sans doute, à la commission européenne pour terminer sa tâche, en sorte que la Conférence se trouverait en mesure de prendre acte, en même temps, des travaux des deux commissions, de prononcer, aux termes de l'art. 18, la dissolution de la commission européenne, et d'en transférer les pouvoirs à la commission riveraine permanente.

MM. les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Sardaigne font observer que la commission européenne ne pourra pas avoir terminé ses travaux dans l'espace de quelques mois; ils rappellent que, conformément à l'art. 18 du traité de Paris, la commission riveraine doit avoir terminé son travail dans l'espace de deux ans, et que, comme on ne saurait, à leur avis, faire dépendre la clôture du travail de la commission riveraine de celle de la commission européenne, ils espèrent que les plénipotentiaires d'Autriche et de Turquie seront en mesure, avant l'expiration de ce délai, de faire connaître la suite qui aura été donnée par la commission riveraine aux observations consignées dans le protocole de ce jour.

M. le plénipotentiaire d'Autriche dit que le traité de Paris a fixé le même délai pour les deux commissions et rappelle ce qu'il a énoncé à

ce sujet, en présentant à la Conférence, dans la XIV[e] séance, l'acte de navigation.

MM. les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne persistent dans leur opinion et ils ajoutent que d'après les termes et l'esprit du traité de Paris, il n'est pas douteux que le soin de débarrasser les embouchures de tous les obstacles apportés à la navigation ne soit dévolu exclusivement à la commission européenne.

M. le plénipotentiaire d'Autriche pense que si le Congrès avait eu l'intention de charger la commission européenne de l'entière exécution de de ces travaux, il aurait fixé pour sa durée un plus long délai.

MM. les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne n'admettent pas que les termes de l'art. 16 puissent laisser subsister à cet égard le moindre doute.

M. le plénipotentiaire de Turquie annonce que bien qu'ayant donné une interprétation différente à l'art. 16, son gouvernement adhérera cependant à l'opinion qui vient d'être émise par MM. les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne.

M. le comte Kisséleff dit qu'il doit être bien entendu que l'acte de navigation ne sera pas mis à exécution avant qu'un accord complet ne soit établi entre toutes les puissances signataires.

M. le baron de Hübner répond que l'acte de navigation a été rendu exécutoire, en vertu d'un droit de souveraineté, que son gouvernement considère comme incontestable, et qu'il doit en conséquence maintenir.

MM. les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne pensent que la question dont il s'agit concerne uniquement l'exécution des traités et ne touche nullement au droit de souveraineté; ils déclarent que, dans leur opinion, le travail de la commission riveraine ne peut pas être rendu exécutoire, avant qu'une entente ne se soit établie sur son contenu entre toutes les puissances signataires.

M. le plénipotentiaire ottoman maintient que la Turquie se trouve placée dans la même position que les autres puissances riveraines, et qu'en vertu des droits de souveraineté, elle pourrait mettre à exécution l'acte de navigation. Toutefois, prenant en considération les observations qui ont été présentées, la Sublime-Porte consent à attendre la solution de la question soulevée, avant d'appliquer sur la partie du fleuve qui parcourt le territoire de l'empire ottoman, l'acte de navigation, et à maintenir l'état actuel des choses, résultant de ses traités avec les puissances non-riveraines.

MM. les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie, et de Sardaigne ne doutent pas que les déclarations consignées au présent protocole ne soient prises en considération par le

gouvernement de S.M. l'empereur d'Autriche, et qu'elles n'aient pour effet de modifier la décision qu'il avait prise antérieurement.

M. le baron de Hübner, s'en référant à la réponse qu'il a faite ci-dessus, déclare réserver à son gouvernement l'entier exercice de son droit.

Lord Cowley ayant appelé l'attention de la Conférence sur la nécessité d'améliorer les conditions de la navigation aux Portes de Fer, et ayant exprimé le désir de savoir si quelque chose avait été fait pour cet objet, M. le plénipotentiaire d'Autriche répond que son gouvernement apporte une constante sollicitude aux travaux qui tendent à l'amélioration de cette partie du Danube.

*(Suivent les signatures.)*

Bayerische Staatsbibliothek MÜNCHEN

Druck von F. A. Brockhaus in Leipzig.

Bayerische
Staatsbibliothek
MÜNCHEN

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Die  Elbzölle Aktenstücke und Nachweise 1814-1859 ; nebst einer Einleitung über die Flussschiffahrts-Bestimmungen der Wiener Kongressakte und die Elbzollfrage

Leipzig 1860

43.4037
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10703617-1